This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Google

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`

A7

HDI
HL 1RIF B

Проект. Москва. Альманах.

Бальмаш-Каляскин

RUS
STE

HARVARD
LAW
LIBRARY

A7
Steblin-Kamenskii, I. E
Proekt

Bd. Oct. 1931

HARVARD LAW LIBRARY

Received APR 4 1930

Zs. 60

Вмѣсто рукописи.

34

Министерство Торговли и Промышленности.

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденное Особое Совѣщаніе для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи.

ПРОЕКТЪ

О МОРСКИХЪ ЛОЦМАНАХЪ.

Составилъ Членъ Совѣщанія

И. Е. Стеблинъ-Каменскій.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1906.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ.

Настоящій проектъ, съ объясненіями, составленъ Членомъ Особаго Совѣщанія И. Е. Стеблинъ-Каменскимъ въ видѣ отдѣльнаго законоположенія *о морскихъ лоцманахъ*, которое должно войти въ общее Уложеніе о Торговомъ Мореплаваніи, какъ соотвѣтственное подраздѣленіе или приложеніе къ одной изъ статей его.

APR 4 1930

По проекту о морскихъ лоцманахъ.

Начало устройства лоцманской части въ Россіи относится къ половинѣ XVII столѣтія [1]): старѣйшими изъ русскихъ лоцмановъ были архангельскіе, учрежденные въ 1653 году подъ названіемъ «*Корабельныхъ вожей*». Изъ этого первоначально образовавшагося при Царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ учрежденія созданы были, въ 1702 году, настоящіе «коронные» лоцманы—указомъ Петра Великаго. Затѣмъ, съ расширеніемъ морскихъ границъ государства, лоцманскія учрежденія развивались и въ другихъ прибрежныхъ мѣстностяхъ, но, съ теченіемъ времени, оказались не вполнѣ удовлетворяющими новымъ потребностямъ мореплаванія, вслѣдствіе чего вводимы были разныя частныя поправки въ устарѣвшихъ постановленіяхъ. Наконецъ, по поводу представленія Морского Министерства объ учрежденіи общества С.-Петербургскихъ лоцмановъ, Высочайше утвержденнымъ, 15-го мая 1884 года, мнѣніемъ Государственнаго Совѣта было рѣшено «подвергнуть коренному пересмотру дѣйствующее законодательство о лоцманахъ въ цѣломъ его составѣ, съ цѣлью изданія одного общаго по сему предмету законоположенія. «На этомъ основаніи, подъ предсѣдательствомъ Члена Адмиралтействъ-Совѣта генералъ-лейтенанта Веселаго, изъ представителей отъ Министерствъ Морского, Путей Сообщенія, Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ, а также отъ Кодификаціоннаго Отдѣла при Государственномъ Совѣтѣ, образована была особая Комиссія, которая, для всесторонняго изученія лоцманскаго дѣла, признала необходимымъ: 1) пересмотрѣть всѣ законоположенія Имперіи, относящіяся до лоцмановъ; 2) собрать историческія свѣдѣнія о прежней лоцманской дѣятельности; 3) ознакомиться съ настоящимъ положеніемъ лоцманскаго дѣла во всѣхъ нашихъ приморскихъ портахъ, гдѣ обычай и практика не рѣдко замѣняютъ собою недостающія статьи закона, и 4) ознакомиться съ по-

---

[1]) См. дѣло Главн. Гидрогр. Управл. Морск. Мин. № 7-й 1884 г., листы: 1, 18—21, 107—234, 239, 249, 384—474, 516 и др.

ложеніемъ лоцманскаго дѣла въ Финляндіи и нѣкоторыхъ иностранныхъ государствахъ, имѣющихъ общіе лоцманскіе уставы. По исполненіи намѣченнаго труда и подробномъ обсужденіи собранныхъ матеріаловъ, Комиссія выработала проектъ «Положенія о морскихъ лоцманахъ», который былъ въ существѣ одобренъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ и внесенъ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ на уваженіе Государственнаго Совѣта въ 1889 году (см. журн. Соед. Деп. 18 ноября № 102) [1]). Вновь составленное такимъ порядкомъ общее для морскихъ лоцмановъ «Положеніе» удостоилось Высочайшаго утвержденія, въ 1 день мая 1890 года (П. С. З. № 6784), и вошло въ нынѣ дѣйствующій Уставъ Торговый изд. 1903 года (Св. Зак., Т. XI, ч. II, ст. 298—371) [2]). Слѣдуетъ присовокупить, что развитіемъ новаго «Положенія» служатъ утверждаемые въ административномъ порядкѣ «частные уставы лоцманскихъ обществъ» (ст. 26—29 Пол.), которые измѣняются сообразно современнымъ условіямъ; такъ, сравнительно недавно еще утверждены уставы для лоцмановъ: С.-Петербургскихъ (1896 г.), Кронштадтскихъ (1898 г.), Керчь-Еникальскихъ (1899 г.), Архангельскихъ (1890 г.), Николаевскихъ (1902 г.) и Рижскихъ (1904 г.), а также проектированы уставы для лоцмановъ Либавскихъ и Виндавскихъ (1905 г.).

Изъ предыдущаго можно заключить, что новѣйшее наше законодательство о морскихъ лоцманахъ не успѣло еще найти себѣ полнаго примѣненія въ дѣйствительной жизни и не имѣетъ пока значительной практики—въ смыслѣ прочнаго испытанія его достоинствъ и недостатковъ. Въ виду этого, независимо отъ должнаго согласованія постановленій 1890 года съ позднѣйшими узаконеніями по соотвѣтствующимъ предметамъ, казалось бы, слѣдуетъ съ особенною осторожностью вводить какія-либо измѣненія или дополненія по существу дѣйствующихъ правилъ о морскихъ лоцманахъ. Въ семъ отношеніи, прежде всего, надлежитъ принять во вниманіе руководящія начала, выраженныя въ Высочайше утвержденномъ, 23 ноября 1901 года, докладѣ по проекту «Уложенія о торговомъ мореплаваніи» (ср. журн. Особ. Сов. 4 марта 1902 года, основн. пол., п. 6), а равно общія правила по усовершенствованію нашихъ за-

---

[1]) См. дѣло Гл. Гидрог. Управл. № 12 1889 г. листы 61—80 и др.

[2]) Статьи 232—234 Устава Торговаго, которыя также упоминаютъ о лоцманахъ, относятся собственно къ обязанностямъ корабельщика и должны бы подлежать обсужденію въ связи съ постановленіями о капитанѣ (см. проектъ В. С. Садовскаго, ст. $^{84}/_{63}$, и проектъ А. К. фонъ-Резона, ст. 12).

коновъ (Св. Зак. Т. I, ч. II, Учр. Мин., ст. 164—166). Кромѣ того, слѣдуетъ имѣть въ виду нѣкоторыя иностранныя законодательства о лоцманской части и судебныя рѣшенія разъяснительнаго свойства.

Что касается высказанныхъ по данному вопросу «мнѣній заинтересованныхъ учрежденій и лицъ» (изд. Ос. Сов. 1902 г., стр. 241—245), то они вообще сводятся къ признанію, «Положенія о морскихъ лоцманахъ» вполнѣ удовлетворительнымъ и отвѣчающимъ своему назначенію. Наконецъ, при пересмотрѣ и переработкѣ дѣйствующаго «Положенія», весьма важными являются послѣднія, основанныя на текущей практикѣ, замѣчанія того учрежденія Морского Министерства, которое вѣдаетъ лоцманскою частью на всѣхъ моряхъ Имперіи (см. отзывъ Главн. Гидр. Управл., получ. въ Канц. М. М. 22-го января 1905 г.), а также соглашенія разныхъ вѣдомствъ объ упорядоченіи этой части по указаніямъ опыта (см. рескр. Главноуправл. Торг. Мор. и Порт. на имя Управл. Морск. Мин. отъ 22-го апрѣля 1905 г. за № 2544 и др. переп. по дѣламъ № 51/1900 г. и № 3/1902 г.).

На основаніи вышеприведенныхъ данныхъ, излагаются ниже отдѣльныя постановленія о морскихъ лоцманахъ, съ объясненіями, причемъ параллельно помѣщены: съ лѣвой стороны—текстъ дѣйствующихъ статей закона (Уст. Торг. изд. 1903 г.), а съ правой—проектированная редакція измѣненныхъ статей соотвѣтствующаго содержанія.

О морскихъ лоцманахъ.

I. Постановленія общія.

Законъ.	Проектъ.
298. Лоцманская часть, на всѣхъ моряхъ Имперіи, состоитъ въ вѣдѣніи Морского Министерства, по Главному Гидрографическому Управленію. Морское Министерство имѣетъ постоянное, черезъ начальниковъ лоцманскихъ округовъ и мѣстныя лоцманскія начальства, наблю-	**1.** (Дѣйствующій законъ остается безъ измѣненія).

деніе за исправнымъ исполненіемъ лоцманами лежащихъ на нихъ обязанностей.

Эта основная статья «Положенія о морскихъ лоцманахъ» 1890 года, согласованная съ прежнимъ «Положеніемъ объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ» (Св. Морск. Пост. изд. 1886 г., кн. I, ст. 39), не вызывала до послѣдняго времени никакихъ возраженій въ принципѣ или затрудненій на практикѣ. Въ 1905 году первоначально возбужденъ былъ вопросъ о передачѣ лоцманской части въ вѣдѣніе вновь учрежденнаго Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ (см. дѣло Гл. Гидр. Упр. № 51/1900 г. и № 3/1902 г.) [1]), который, однако, разрѣшенъ былъ заинтересованными вѣдомствами въ томъ смыслѣ, что лишь мѣстное завѣдываніе лоцманскими учрежденіями во всѣхъ портахъ могло бы быть передано подлежащимъ органамъ Главнаго Управленія, а общее завѣдываніе лоцманскою частью по прежнему должно бы лежать на обязанности спеціальнаго учрежденія Морского Министерства. При этомъ, главнымъ образомъ, было принято во вниманіе, что, въ силу закона (Св. М. П., ст. 31 кн. I, ч. 1, изд. 1901 г., и ср. ст.ст. 45—50 кн. I, ч. II), изысканіе мѣръ, обезпечивающихъ безопасность мореплаванія (въ томъ числѣ и по общему руководству лоцманскимъ дѣломъ), всегда составляло основную программу дѣйствій Главнаго Гидрографическаго Управленія, которое имѣетъ за собою вѣковую опытность, постоянно располагая компетентными силами и научнымъ матеріаломъ. Сверхъ того, имѣлось въ виду, что, по самой сущности своей, лоцманское дѣло, съ одной стороны, зиждется на морскомъ искусствѣ и на знаніи фарватеровъ (часто секретныхъ), предостерегательныхъ знаковъ и проч., а съ другой—соединяется съ исполненіемъ лоцмейстерскихъ и другихъ гидрографическихъ работъ (ст. 16 Пол. 1890 г.=ст. 313 Уст. Торг.), т. е. прямо принадлежитъ къ сферѣ дѣятельности Главнаго Гидрографическаго Управленія,—подобно частямъ маячной и картографической, служащихъ также нуждамъ торговаго флота: именно въ цѣляхъ безопасности мореплаванія вообще, независимо отъ ближайшаго вѣдѣнія лоцманами на моряхъ, необходимъ высшій надзоръ за лоцманскимъ дѣломъ вполнѣ свѣдущаго въ современномъ морскомъ искусствѣ учрежденія; послѣднимъ преимущественно является Главное Гидрографическое Управленіе, которое, по своимъ разнороднымъ функ-

---

[1]) См. также post-scriptum въ концѣ.

ціямъ, не является исключительно служебнымъ органомъ Морского Министерства, а главнѣйше учрежденіемъ, вѣдающимъ надобности международныя (между прочимъ, по изданію лоцманскихъ замѣтокъ для морей всего земного шара), находящимся въ постоянныхъ сношеніяхъ съ иностранными учрежденіями, имѣющимъ почти во всѣхъ приморскихъ городахъ своихъ агентовъ по продажѣ картъ мореплавателямъ и проч. Столь особенное значеніе названнаго учрежденія сохранено было за нимъ и при образованіи въ 1902 году (вмѣсто особыхъ установленій Мин. Финансовъ) Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ (Собр. Узак. 1902 г. № 107+1903 г. № 62), которое продолжало признавать правильность всецѣлаго сосредоточенія гидрографическаго дѣла въ Морскомъ Министерствѣ.

По поводу пересмотра законоположеній о морскихъ лоцманахъ, Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ указано было еще на желательность разъяснительнаго дополненія статей 298 и 300 Устава Торговаго— въ смыслѣ прямого предоставленія ему контролировать всѣ вообще дѣйствія начальниковъ лоцманскихъ округовъ въ техническо-хозяйственномъ отношеніи. Необходимо, однако, замѣтить, что нѣкоторые изъ упомянутыхъ начальниковъ, какъ главные командиры, являются непосредственно подчиненными лишь Управляющему Морскимъ Министерствомъ, а другіе, въ качествѣ директоровъ маяковъ и лоціи, слѣдуютъ указаніямъ Главнаго Гидрографическаго Управленія собственно въ техническомъ и ученомъ отношеніяхъ (Св. Морск. Пост., кн. I, ч. 1, ст. 90 и 159)); во всякомъ случаѣ, надлежащія развитіе и поясненіе закона 1890 года могли бы послѣдовать въ предусмотрѣнномъ для этого порядкѣ—чрезъ Адмиралтействъ-Совѣтъ (ст. 371 Уст. Торг.), но не нуждаются теперь въ санкціи верховной власти.

299. Лоцманы причисляются къ лоцманскимъ округамъ. Такихъ округовъ полагается шесть: 1) *Бѣломорскій*, состоящій подъ начальствомъ директора маяковъ и лоціи Бѣлаго моря, для лоцмановъ, дѣйствующихъ по берегамъ сего моря; 2) *Балтійскій*, состоящій подъ начальствомъ директора маяковъ и лоціи Бал-

2. (Безъ измѣненія, за исключеніемъ п. 3, который изложить слѣдующимъ образомъ):

. . . . . **3.**) *Кронштадтскій*, состоящій подъ начальствомъ главнаго командира флота и портовъ Балтійскаго моря, для лоцмановъ, дѣйствующихъ на пространствѣ отъ Лондонскаго плавучаго маяка до города С-Пе-

тійскаго моря, для лоцмановъ, дѣйствующихъ по берегамъ Балтійскаго моря, Рижскаго залива и южнаго берега Финскаго залива; 3) *Кронштадтскій*, состоящій подъ начальствомъ главнаго командира Кронштадтскаго порта, для лоцмановъ, дѣйствующихъ на пространствѣ отъ Лондонскаго плавучаго маяка до города С.-Петербурга (включая и С.-Петербургскій морской каналъ, въ предѣлахъ, опредѣляемыхъ частнымъ уставомъ общества Кронштадтскихъ лоцмановъ; 4) *Черноморскій*, состоящій подъ начальствомъ главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ Черпаго моря, для лоцмановъ, дѣйствующихъ по берегамъ Чернаго и Азовскаго морей; 5) *Каспійскій*, состоящій подъ начальствомъ директора маяковъ и лоціи Каспійскаго моря, для лоцмановъ, дѣйствующихъ по берегамъ Каспійскаго и Аральскаго морей, и 6) *Восточный*, состоящій подъ начальствомъ командира Владивостокскаго порта, для лоцмановъ, дѣйствующихъ у восточныхъ береговъ Сибири.

тербурга (включительно), въ предѣлахъ, опредѣляемыхъ частными уставами обществъ Кронштадтскихъ и С-Петербургскихъ лоцмановъ; . . . . . .

Первоначальное причисленіе лоцмановъ къ шести названнымъ округамъ—для правильнаго и постояннаго надзора за ихъ дѣятельностью—остается въ существѣ соотвѣтствующимъ современнымъ условіямъ дѣла.

Необходимыя измѣненія вызываетъ только п. 3 ст. 299 какъ въ виду вновь присвоеннаго наименованія Главному Командиру Кронштадтскаго порта (Собр. Узак. 1904 г. № 79), такъ и по нижеслѣдующимъ соображеніямъ административнаго свойства. Въ настоящее время, между Кронштадтомъ и С.-Петербургомъ, на основаніи особо утвержденныхъ уставовъ (прик. по морск. вѣд. 1896 г. № 244 и 1899 г. № 23), дѣйствуютъ не только кронштадтскіе лоцманы, но и с.-петербургскіе, общество которыхъ подчиняется командиру С.-Петербургскаго порта, т. е. военно-морскому начальству (ср. Собр. Узак. 1895 г., ст. 286, мн. Гос. Сов., 1, 5) [1]), и находится внѣ вышеозначенныхъ шести округовъ. Столь исключительное положеніе послѣдняго общества, въ виду давно сознанной необходимости единообразія и органической связи въ управленіи лоцманскими учрежденіями (см. объясн. зап. къ проекту Полож. о морск. лоцманахъ, стр. 5 и 6), рождаетъ, прежде всего, мысль объ образованіи седьмаго лоцманскаго округа подъ начальствомъ командира С.-Петербургскаго порта, который, по ввѣреннымъ ему частямъ, пользуется правами главныхъ командировъ и не можетъ быть подчиненъ другой мѣстной власти (Св. М. П., кн. I, ч. 1, ст. 139). Однако, съ одной стороны, слѣдуетъ принять во вниманіе, что ближайшее завѣдываніе лоцманскими учрежденіями въ С.-Петербургѣ предположено передать мѣстному начальнику порта, на общемъ основаніи (ср. выше, объяснен. по ст. 298 Уст. Торг.); съ другой же стороны, замѣчено большое неудобство отъ столкновенія дѣятельности двухъ лоцманскихъ обществъ, имѣющихъ свое особенное начальство и отдѣльные интересы, въ одномъ почти раіонѣ водъ (объясн. зап., стр. 6 и 7): поэтому, представляется наиболѣе цѣлесообразнымъ подчинить оба общества одному начальнику, причисливъ и с.-петербургскихъ лоцмановъ къ Кронштадтскому округу, вѣдѣніе котораго предполагалось расширить въ подобномъ смыслѣ уже при самомъ изданіи Положенія 1890 года (ibidem). Нѣкоторымъ препятствіемъ такому рѣшенію могло бы служить то обстоятельство, что обязанности общества с.-петербургскихъ лоцмановъ по огражденію предостерегательными знаками Невскихъ фарватеровъ и Морского канала (ст. 17 и 50 Уст. 1896 г.; ср. Выс. утв. мн. Гос. Сов. 15 мая 1884 г., 1, 7) соприкасаются съ кругомъ вѣдѣнія командира С.-Петербургскаго порта, совершенно независимаго отъ распоряженій кронштадтскаго начальства (Св. М. П., кн. VI, ст. 34); но, въ этомъ отношеніи, помимо должнаго согласованія частнаго

---

[1]) Прод. 1895 г. Св. Зак., т. XI, ч. II. Уст. Торг., ст. 123 (прим. 2), прил.: ст. 5, доп.

устава съ новымъ закономъ, надлежитъ имѣть въ виду общее руководство дѣломъ въ лицѣ Главнаго Гидрографическаго Управленія и спеціальный характеръ лоцманскихъ обязанностей по данному предмету (ibid., ст. 4, и Уст. Торг., ст. 313). Затѣмъ, намѣченное расширеніе Кронштадскаго округа слѣдуетъ сообразить съ выраженіемъ п. 3 ст. 299 «на пространствѣ отъ Лондонскаго плавучаго маяка до города С.-Петербурга (включая и С.-Петербургскій морской каналъ)»: для общества кронштадтскихъ лоцмановъ (Уст., ст. 1 и 5, прим. 3) это опредѣленіе раіона дѣятельности остается удовлетворительнымъ, но общество с.-петербургскихъ лоцмановъ (ст. 3 Уст.) дѣйствуетъ не только по Морскому каналу, но и по всему протяженію фарватеровъ въ устьяхъ рѣки Невы. до Александровскаго моста столицы, а также по Большому Невскому фарватеру отъ плавучаго маяка до города Кронштадта; въ виду такихъ предѣловъ дѣятельности обоихъ обществъ, точное обозначеніе которыхъ содержится въ частныхъ ихъ уставахъ (о чемъ дѣлается въ законѣ ссылка), кажется наиболѣе соотвѣтственнымъ замѣнить въ приведенномъ выраженіи пояснительныя слова между скобками «(включая и С.-Петербургскій морской каналъ)» однимъ общимъ указаніемъ «(включительно)», т. е., разумѣя здѣсь и лоцманскія воды въ самомъ Петербургѣ. По этимъ основаніямъ и принята редакція п. 3 проектированной ст. 2.

Что касается Балтійскаго лоцманскаго округа (п. 2 ст. 299), то онъ, повидимому, остается въ прежнемъ положеніи: хотя указомъ 10 мая 1904 г. (Собр. Узак. № 72) высшее завѣдываніе портами и морскими силами Балтійскаго моря возложено на Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, но директоръ маяковъ и лоціи Балтійскаго моря (онъ же начальникъ лоцманскаго округа) не подчиненъ ему прямо, какъ таковой, а лишь въ качествѣ командира Ревельскаго порта (Св. М. П., кн. I, ч. 1, ст. 145, прим. 1, и ст. 157, прим.)—въ административномъ и строевомъ отношеніяхъ по послѣдней должности; поэтому, не усматривается основаній лишать Балтійскій округъ самостоятельнаго значенія, тѣмъ болѣе, что упомянутый указъ вызванъ собственно обстоятельствами военнаго времени.

Наконецъ, Восточный лоцманскій округъ (п. 6 ст. 299), за упраздненіемъ Намѣстничества Дальняго Востока (Собр. Узак. 1905 г. №№ 45 и 95+прик. по Морск. Вѣд. 13 іюня 1905 г. № 221; ср. цирк. Гл. Морск. Шт. 1903 г. №№ 165, 178 и 190), остается подъ непосредственнымъ начальствомъ командира Владивостокскаго порта, а вопросъ объ организаціи лоцманской части въ Желтомъ морѣ, гдѣ директоромъ мая-

ковъ и лоціи былъ командиръ Порта-Артура (Прод. 1904 г. Св. М. П., кн. I, ч. 1, ст. 145, прим. 4), отпадаетъ самъ собою—въ силу ст. V мирнаго договора между Россіею и Японіею отъ $\frac{23 \text{ августа}}{1 \text{ октября}}$ 1905 года (Собр. Узак. № 178).

300. Начальники лоцманскихъ округовъ наблюдаютъ за точнымъ исполненіемъ лоцманами дѣйствующихъ по лоцманской части правилъ и распоряженій Морскаго Министерства. Въ случаѣ неправильныхъ дѣйствій лоцмановъ или мѣстныхъ лоцманскихъ начальствъ, начальникъ округа принимаетъ мѣры къ возстановленію порядка, донося о важныхъ упущеніяхъ Главному Гидрографическому Управленію.	**3.** (Безъ измѣненія).

На основаніи данной статьи, а также ст. 1 (298), Морское Министерство наблюдаетъ за дѣйствіями лоцмановъ чрезъ начальниковъ лоцманскихъ округовъ, которые, въ подлежащихъ случаяхъ, принимаютъ мѣры къ возстановленію нарушеннаго порядка и о важныхъ упущеніяхъ доносятъ Главному Гидрографическому Управленію: казалось бы этимъ вполнѣ обезпечивается за послѣднимъ возможность всегда слѣдить за исправнымъ состояніемъ лоцманской части на моряхъ и своевременно давать указанія мѣстнымъ учрежденіямъ, представляя о существенныхъ вопросахъ или недоразумѣніяхъ своему Министру (Св. М. П., кн. I, ч. II, ст. 36 и слѣд.); едва ли есть еще надобность прямо упоминать въ законѣ о контролѣ Главнаго Гидрографическаго Управленія надъ дѣйствіями самихъ начальниковъ округовъ (ср. объясн. по ст. 298), которые, по высокому ихъ служебному положенію, не могутъ быть лишены должной самостоятельности во всѣхъ отношеніяхъ (ibidem).

301. Ближайшее на мѣстахъ завѣдываніе лоцманскими учрежденіями и отдѣльными лоцма-	**4.** Ближайшее на мѣстахъ завѣдываніе лоцманскими учрежденіями и отдѣльными лоцма-

нами возлагается на начальника порта, за исключеніемъ портовъ, гдѣ учреждено военно-морское портовое управленіе.

нами возлагается на начальниковъ портовъ, а гдѣ таковыхъ не имѣется—на одно изъ мѣстныхъ правительственныхъ учрежденій или должностныхъ лицъ. Указаніе учрежденій или лицъ, замѣняющихъ въ семъ послѣднемъ случаѣ начальниковъ портовъ, производится Морскимъ Министромъ, по представленію начальниковъ лоцманскихъ округовъ и по соглашенію съ Министромъ Торговли и Промышленности и Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ.

Примѣчаніе. Морскому Министру предоставляются постановленія по предметамъ, указаннымъ въ сей (4) статьѣ, а также въ статьяхъ 14, 15, 28 и 29, представлять Правительствующему Сенату, для объявленія во всеобщее свѣдѣніе.

По этой статьѣ, прежде всего, надлежитъ принять во вниманіе, что заинтересованными вѣдомствами предрѣшено мѣстное завѣдываніе лоцманскими учрежденіями во всѣхъ портахъ передать подлежащимъ органамъ Министерства Торговли и Промышленности (ср. объясн. по ст. 298) [1]), а именно начальниковъ приморскихъ торговыхъ портовъ, которые и теперь уже пользуются правами мѣстныхъ начальниковъ лоцмановъ тамъ, гдѣ не учреждено военно-морскаго портоваго управленія (Уст Торг., ст. 618, п. 1, ср., напр., Николаевъ и Одесса): этимъ предполагается достигнуть болѣе правильнаго распредѣленія обязанностей по завѣдыванію лоцманскимъ дѣломъ, большаго единства дѣйствій въ лоцманскихъ округахъ и вообще лучшаго удовлетворенія потребностей торговаго флота. Съ

---

1) См также post—scriptum въ концѣ.

возложеніемъ означенныхъ обязанностей на начальниковъ портовъ по принадлежности, не устраняется вопросъ о ближайшемъ вѣдѣніи лоцманскою частью въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ вовсе нѣтъ портовыхъ управленій, но существуютъ отдѣльные лоцманы, къ которымъ обращаются мореплаватели (напр., въ нѣкоторыхъ прибрежныхъ пунктахъ Чернаго моря); при учрежденіи Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ было вновь постановлено, что правила, касающіяся порядка завѣдыванія лоцманскими учрежденіями (ст. 4 прил. къ ст. 315 Уст. Торг. изд. 1893 г.),—«утверждаются Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ по соглашенію съ Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами и Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ» (Собр. Узак. 1903 г., № 62, ст. 700, мн. Гос. Сов. II, 19), т. е., сообразно съ первоначальнымъ Положеніемъ о морскихъ лоцманахъ, которое по данному предмету должно бы пока сохранить свою силу. Въ виду этого, представляется наиболѣе соотвѣтственнымъ возстановить прежнюю редакцію статьи 4 Положенія 1890 года (П. С. З. № 6784) съ замѣною лишь словъ «портовыя управленія» словами—«начальниковъ портовъ», такъ какъ первыя имѣютъ теперь болѣе широкій смыслъ, заключая въ себѣ понятіе о разныхъ должностныхъ лицахъ и учрежденіяхъ (ст. 609 Уст. Торг. изд. 1903 г.); кромѣ того, само собою разумѣется, что вмѣсто «Министръ Финансовъ» надо поставить (и притомъ впереди Министра Внутреннихъ Дѣлъ)—Министръ Торговли и Промышленности, которому придано особое значеніе въ его сферѣ дѣятельности (Собр. Узак. 1902, № 107, ст. 1252,+1903 г. № 62, ст. 700), а вмѣсто «Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ»—«Морской Министръ», хотя должность эта еще и не учреждена окончательно въ законодательномъ порядкѣ (см. Высоч. рескриптъ отъ 29 іюня 1905 года, объявл. прик. по Мор. Вѣд. за № 238). Если учрежденія и лица, замѣняющія начальниковъ портовъ, признано будетъ удобнымъ всегда избирать изъ мѣстныхъ органовъ Министерства Торговли и Промышленности, а не другихъ вѣдомствъ, то не встрѣтилось бы препятствій измѣнить въ такомъ смыслѣ редакцію проектированной статьи; по этому поводу слѣдуетъ еще отмѣтить особенное положеніе Кронштадта, Севастополя и Владивостока, на которые не распространяются общія правила о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами (прим. къ ст. 607 Уст. Торг.).

Что касается далѣе выраженнаго бывшимъ Главнымъ Управленіемъ мнѣнія о желательности, во избѣжаніе двоевластія, указать въ законѣ на полную подчиненость начальникамъ портовъ всѣхъ лоцманскихъ учрежде-

ній, а также точно установить порядокъ сношеній должностныхъ лицъ по дѣламъ лоцманской части на мѣстахъ (отз. 22 іюня 1905 г. № 3726), то въ этомъ отношеніи, съ одной стороны, казалось бы, уже содержатся достаточныя указанія въ разсматриваемомъ законоположеніи (ср. ст. 298, 300, 309, 310, 329 и др. Уст. Торг.), а съ другой—должны бы скорѣе служить надлежащія разъясненія или инструкція административнаго характера (ст. 371 Уст. Торг.+сужденія въ журналѣ Гос. Сов 18 ноября 1889 г. № 102) и подробные уставы лоцманскихъ обществъ, утверждаемые по соглашенію заинтересованныхъ вѣдомствъ (ст. 323—326; см., напр., уст. общ. рижскихъ лоцм. 29 октября 1904 г., ст. 2 и др.).

Наконецъ, въ виду возстановленія первоначальнаго текста данной статьи, подъ нею, а не подъ ст. 311 Уст. Торг., должно быть помѣщено и соотвѣтствующее примѣчаніе въ исправленной редакціи (ср. Уст. Торг. изд. 1893 г., ст. 315, прим.: ст. 4, прим.).

302. Учрежденія или должностныя лица, вѣдающія на мѣстахъ лоцманскою частью (ст. 301), непосредственно подчиняются, по сему предмету, начальнику лоцманскаго округа.	**5.** (Безъ измѣненія).

Хотя начальникъ лоцманскаго округа и мѣстныя лоцманскія начальства будутъ обыкновенно состоять въ разныхъ вѣдомствахъ, но непосредственное подчиненіе послѣднихъ первому, *по данному предмету*, остается необходимымъ, такъ какъ лоцманская часть на всѣхъ моряхъ Имперіи состоитъ въ вѣдѣніи Морского Министерства, которое должно объединять свои распоряженія въ лицѣ именно начальниковъ округовъ (ср. выше): дѣйствующее постановленіе не требуетъ, кажется, никакихъ измѣненій.

303. Въ порты, гдѣ это окажется необходимымъ, лоцманы опредѣляются отъ правительства и получаютъ содержаніе отъ казны.	**6.** (Безъ измѣненія).

При изданіи положенія 1890 года, кромѣ лоцмановъ, принадлежащихъ къ составу обществъ и товариществъ, было признано необходимымъ—«допустить къ занятію лоцманскимъ промысломъ и *коронныхъ*

лоцмановъ, разумѣя подъ этимъ названіемъ лицъ, хорошо знакомыхъ съ извѣстными фарватерами, назначаемыхъ для провода по нимъ судовъ Правительствомъ и содержимыхъ на его средства» (объясн. зап., стр. 13). Повидимому, надобность въ подобныхъ лоцманахъ, существующихъ у насъ до сихъ поръ (напр., служащіе матросы, назначаемые начальствомъ для провода судовъ въ устьѣ рѣки Амура), можетъ представиться и въ будущемъ, а потому настоящая статья должна бы остаться по прежнему; быть можетъ только лучше было бы исключить или обобщить первыя слова—«въ порты», напрасно ограничивающія смыслъ даннаго постановленія: можно бы сказать—«въ мѣстности» (ср. ст. 304 и 309).

304. Ходатайства правительственныхъ или общественныхъ учрежденій, должностныхъ лицъ и частныхъ обществъ или лицъ объ устройствѣ лоцманской помощи въ мѣстностяхъ, нуждающихся въ ней по своему положенію и торговому значенію, обращаются къ начальникамъ лоцманскихъ округовъ и разрѣшаются ими по соглашенію съ мѣстнымъ Губернаторомъ или Градоначальникомъ, о чемъ начальники округовъ сообщаютъ Главному Гидрографическому Управленію.	**7.** (Безъ измѣненія).

Изъ проекта «Положенія о морскихъ лоцманахъ» видно, что этою статьею предусматривалось основаніе лоцманскихъ учрежденій въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ ихъ раньше не было (объясн. зап., стр. 10), а потому едва ли предстоитъ надобность измѣнять ее въ томъ смыслѣ, чтобы ходатайства объ устройствѣ лоцманской помощи въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ обращались къ начальникамъ портовъ и разрѣшались «по соглашенію» съ ними (отз. Главн. Управл., Торг. Мор. и Портовъ 1905 г. № 3726): если бы оказались порты (какъ и вообще прибрежные пункты), гдѣ требуется вновь учредить лоцманскую помощь, то, безъ сомнѣнія, вопросъ не будетъ рѣшенъ начальникомъ округа безъ надлежащаго сношенія съ

мѣстнымъ начальствомъ, но этимъ не мѣняется главное содержаніе правила, касающагося собственно мѣстъ, находящихся внѣ раіона компетенціи начальниковъ портовъ (ст. 607 Уст. Торг.). Во всякомъ случаѣ, трудно себѣ представить, чтобы упомянутыя ходатайства возбуждались помимо вѣдома даже ближайшаго начальника порта, который всегда можетъ высказать на дѣло свой взглядъ, не нуждаясь въ особомъ для этого указаніи закона; «соглашеніе» же, въ строгомъ смыслѣ, между прямымъ начальникомъ и подчиненнымъ, очевидно, не допустимо (ср. выше, ст. 301).

305. Для болѣе успѣшнаго отправленія лоцманскаго промысла отдѣльнымъ лоцманамъ, дѣйствующимъ на извѣстномъ фарватерѣ, предоставляется образовывать общества и соединяться въ товарищества.	**8.** (Безъ измѣненія).
306. Лоцманы, какъ дѣйствующіе отдѣльно, такъ равно образовавшіе общества и соединившіеся въ товарищества, не подлежатъ по производству лоцманскаго промысла государственному промысловому налогу.	**9.** (Безъ измѣненія).

Приведенныя статьи имѣютъ цѣлью (объясн. зап., стр. 15)—способствовать правильному развитію лоцманскихъ учрежденій и закрѣпить за лоцманскимъ промысломъ, въ виду его государственнаго значенія, ту льготу, которая издавна за нимъ признавалась нашими узаконеніями (еще Регламентомъ Петра Великаго невскіе лоцманы были освобождены отъ всякихъ денежныхъ повинностей—Царскій Указъ 16 апрѣля 1709 года).

II. О лоцманахъ.

307. Званіе лоцмана присвоивается исключительно лицамъ, получившимъ свидѣтельство на	**10.** (Безъ измѣненія).

право провода судовъ и принявшимъ установленную присягу.

Въ первоначальномъ проектѣ Комиссіи предполагалось допустить дѣленіе лоцмановъ на два разряда—*присяжныхъ*, имѣющихъ свидѣтельства на право провода судовъ, и *вольныхъ*, или частныхъ проводниковъ, не имѣющихъ удостовѣренія въ необходимыхъ для лоцманскаго дѣла познаніяхъ; но затѣмъ признано было, что только за первыхъ Правительство принимаетъ на себя нравственную отвѣтственность и только имъ оказываетъ свое покровительство (ср. ст. 311 и др.), а допущеніе въ законѣ вспомогательной дѣятельности вторыхъ находилось бы въ нѣкоторомъ противорѣчіи съ цѣлью новаго «Положенія о морскихъ лоцманахъ» (объясн. зап., стр. 8 и 9), которое и принято въ такомъ смыслѣ Государственнымъ Совѣтомъ (журналъ № 102).

308. Отъ желающихъ поступить въ лоцманы и лоцманскіе ученики требуется: 1) пребываніе въ русскомъ подданствѣ не менѣе *пяти* лѣтъ до поступленія въ лоцманы или лоцманскіе ученики; 2) возрастъ не менѣе *двадцати одного* года для поступающихъ въ лоцманы и не менѣе *шестнадцати* лѣтъ для поступающихъ въ лоцманскіе ученики; 3) трезвое поведеніе и добрая нравственность; 4) обладаніе крѣпкимъ здоровьемъ и хорошимъ зрѣніемъ при способности правильно различать цвѣта флаговъ и огней на дальнемъ разстояніи, и 5) основательное знаніе мѣстныхъ фарватеровъ и теченій, а равно другихъ особенностей, могущихъ имѣть вліяніе на успѣшность плаванія.

11. (Безъ измѣненія).

Едва ли есть достаточное основаніе дополнить п. 4 этой статьи (согласно отзыву Гл. Гидр. Упр.) особымъ указаніемъ на отсутствіе такихъ физическихъ недостатковъ, которые могутъ препятствовать исполненію лоцманскихъ обязанностей (напр. заиканіе): содержаніе всей статьи заимствовано изъ прежняго положенія о николаевскихъ лоцманахъ (ср. новый уставъ 1902 г., ст. 43), заключая въ себѣ основныя требованія для поступленія въ лоцманы и лоцманскіе ученики, подлежащія болѣе подробному развитію въ частныхъ уставахъ отдѣльныхъ обществъ или въ разъяснительныхъ инструкціяхъ вообще (ср. объясн. по ст. 300); такъ, въ выраженіи—«обладаніе крѣпкимъ здоровіемъ» какъ бы уже implicite заключается понятіе объ отсутствіи у лицъ данной профессіи существенныхъ недостатковъ болѣзненнаго свойства. Кажется, можно прямо оставить настоящую редакцію закона, безъ всякихъ дополненій

309. Прошенія о дозволеніи заниматься проводкою судовъ на извѣстномъ фарватерѣ подаются въ портовыя управленія. Означенныя управленія, удостовѣрившись, что проситель удовлетворяетъ условіямъ, указаннымъ въ статьѣ 308, представляютъ прошеніе, вмѣстѣ съ заключеніемъ своимъ по оному, начальнику лоцманскаго округа. Въ мѣстностяхъ, гдѣ не имѣется портовыхъ управленій, означенныя въ сей (309) статьѣ прошенія подаются непосредственно начальнику лоцманскаго округа.	**12.** Прошенія . . . . . подаются мѣстному лоцманскому начальству (ст. 4), которое, удостовѣрившись . . . . . округа. Въ мѣстностяхъ, гдѣ не имѣется ближайшаго начальства, означенныя въ сей . . . . округа.

По мысли законодателя (объясн. зап. по ст. 10 и прим. къ ст. 11 проекта), упоминаемыя въ ст. 309 прошенія представляются чрезъ мѣстное лоцманское начальство, которымъ, кромѣ портовыхъ управленій, могутъ быть также другія учрежденія или должностныя лица, и только за неимѣніемъ вовсе ближайшаго на мѣстѣ начальства—посылаются непосредственно начальнику лоцманскаго округа. Поэтому, является правильнымъ замѣнить слова «портовыя управленія» общимъ выраженіемъ—

«мѣстное лоцманское начальство» (ср. ст. 298): иначе, нѣкоторыя прошенія будутъ напрасно возвращаться начальникомъ округа по принадлежности, для истребованія заключенія мѣстнаго начальства, чѣмъ породится излишняя переписка и замедленіе дѣла. Тамъ же, гдѣ нѣтъ никакихъ мѣстныхъ учрежденій или лицъ, завѣдывающихъ лоцманскимъ дѣломъ и гдѣ этотъ промыселъ возникаетъ вновь, естественно, что вышеозначенныя прошенія могутъ прямо направляться начальнику округа, который и долженъ озаботиться устройствомъ на мѣстѣ лоцманской части, установленнымъ порядкомъ (см. ст. 301/4).

310. Начальникъ округа, признавъ прошеніе (ст. 309) подлежащимъ удовлетворенію, высылаетъ просителю, чрезъ мѣстное лоцманское начальство, свидѣтельство на право заниматься проводкою судовъ. Мѣстное начальство выдаетъ свидѣтельство просителю, приводитъ его къ присягѣ по формѣ, при семъ приложенной, и допускаетъ къ отправленію лоцманскихъ обязанностей.	**13.** (Безъ измѣненія).

Настоящее изложеніе этой статьи, кажется, будетъ соотвѣтствовать и новому изложенію предыдущей, такъ какъ мѣстное начальство, во всякомъ случаѣ, должно образоваться тамъ, гдѣ явятся лоцманскія учрежденія или отдѣльные лоцманы.

Прилагаемая форма присяги для лоцмановъ могла бы остаться безъ измѣненія.

311. Лоцманамъ предоставляется исключительное право провода судовъ на фарватерахъ предназначенныхъ для ихъ дѣятельности, а также въ портахъ, рейдахъ или каналахъ, гдѣ взятіе лоцмана признано будетъ	**14.** (Текстъ самой статьи остается безъ измѣненія, но слова «по соглашенію . . . . . Портами», замѣняются такъ: «по соглашенію Морского Министра съ Министромъ Торговли и Промышленности и Мини-

обязательнымъ по соглашенію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами. Въ этихъ водахъ услугами частныхъ проводниковъ корабельщики могутъ пользоваться только въ случаѣ неявки лоцмана.

Примѣчаніе. Управляющему Морскимъ Министерствомъ предоставляется постановленія по предметамъ, указаннымъ въ сей (311) статьѣ, а также въ статьяхъ 312, 325 и 326, представлять Правительствующему Сенату, для объявленія во всеобщее свѣдѣніе.

стромъ Внутреннихъ Дѣлъ», а слово «корабельщики» словами «капитаны судовъ»).

Данное постановленіе, какъ заключающее въ себѣ особую льготу въ пользу присяжныхъ лоцмановъ (ср. объясн. по ст. 307), должно бы въ существѣ сохраниться, причемъ исключительное право провода судовъ въ лоцманскихъ водахъ слѣдуетъ понимать лишь въ томъ смыслѣ, что взявшіе другихъ проводниковъ капитаны обязаны всетаки уплатить мѣстнымъ лоцманамъ слѣдующую имъ плату, какъ это прямо и выражено дальше въ статьѣ 357 (см. объясн. зап., стр. 9), на которую, пожалуй, нелишне сдѣлать сравнительную ссылку въ концѣ текста. Затѣмъ, необходимо еще ввести редакціонныя поправки согласно новѣйшимъ преобразованіямъ въ заитересованныхъ вѣдомствахъ (объясн. по ст. 300) и принятому въ главномъ законопроектѣ В. С. Садовскаго (Улож. о торг. морепл. ст. 48) термину «капитанъ». взамѣнъ прежнихъ названій «корабельщикъ» или «шкиперъ». Что же касается примѣчанія къ ст. 311, то оно перенесено выше—къ ст. 301/4, по изложеннымъ подъ нею соображеніямъ.

312. За проводъ судовъ лоцманы получаютъ плату, размѣръ и порядокъ взиманія ко-

15. (Безъ измѣненія, кромѣ словъ «утверждаемыми . . . . Портами», которыя замѣнить

торой опредѣляются, по соображенію съ мѣстными условіями судоходства, вмѣстимостью судовъ и особенностями фарватеровъ, правилами, утверждаемыми Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами, а также частными уставами лоцманскихъ обществъ.

такъ: «утверждаемыми Морскимъ Министромъ по соглашенію съ Министромъ Торговли и Промышленности и Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ»).

За редакціонными исправленіями (ср. ст. 311), статья эта также сохраняетъ свою силу, какъ сообразованная съ общими порядками въ иностранныхъ портахъ (объясн. зап., стр. 10) и не встрѣчающая возраженій въ современной практикѣ лоцманскаго промысла.

313. Къ обязанности лоцмановъ, сверхъ проводки судовъ, относятся: 1) производство въ портахъ (за исключеніемъ военныхъ) промѣровъ рейдовъ и фарватеровъ; 2) участіе въ постановкѣ вѣхъ и бакеновъ; 3) наблюденіе за правильностью огражденія фарватеровъ, и 4) наблюденіе, при проводкѣ судовъ, за тѣмъ, чтобы балластъ или угольный мусоръ не выбрасывались на фарватерахъ, рейдахъ, въ гаваняхъ и рѣкахъ. Независимо отъ сего, Главному Гидрографическому Управленію предоставляется возлагать на лоцмановъ завѣдываніе сигна-

16, 17. (Безъ измѣненія).

лами, показывающими глубину воды на фарватерахъ, а равно предостерегательными знаками и огнями.	
314. Лоцманы обязаны немедленно сообщать мѣстному своему начальству о всякихъ перемѣнахъ въ фарватерахъ, могущихъ повліять на безопасность плаванія.	**16, 17.** (Безъ измѣненія).

Этими постановленіями возлагаются на лоцмановъ необходимыя лоцмейстерскія и нѣкоторыя другія обязанности, связанныя съ безопасностью мореплаванія,—въ видахъ общей пользы дѣла (объясн. зап., стр. 11 и слѣд.).

315. Отдѣльные лоцманы, лоцманскія товарищества и лоцманскія общества ежегодно, по окончаніи навигаціи, представляютъ мѣстному своему начальству краткіе отчеты о своей дѣятельности въ навигаціонное время. Въ отчетахъ сихъ означается: 1) число проведенныхъ судовъ; 2) сумма, полученная за проводъ; 3) случаи аварій, а въ отчетахъ, поступающихъ отъ лоцманскихъ обществъ, сверхъ того, и 4) число состоящихъ въ обществѣ лоцмановъ и лоцманскихъ учениковъ.	**18, 19.** (Безъ измѣненія).
316. Лоцманы, при исполненіи своихъ обязанностей, носятъ на груди особый, присвоенный ихъ званію, знакъ.	

317. Если на проводимомъ суднѣ окажутся взрывчатыя или легко воспламеняющіяся вещества, то лоцманъ обязанъ поставить судно на особо предназначенное для подобныхъ судовъ якорное мѣсто, и на такомъ отъ другихъ судовъ и береговыхъ строеній разстояніи, при которомъ эти суда и строенія не могли бы подвергнуться опасности въ случаѣ взрыва или пожара судна. **318.** Въ случаѣ несчастія, постигшаго судно въ предѣлахъ дѣятельности лоцмановъ, они обязаны оказывать ему посильную помощь. **319.** Лоцманамъ воспрещается перевозить съ судна или на судно, безъ вѣдома мѣстнаго учрежденія или должностнаго лица таможеннаго вѣдомства, людей, а также товары и другіе предметы.	**20, 21, 22.** (Безъ измѣненія).

Всѣ эти правила постановлены для сосредоточенія статистическихъ свѣдѣній и упорядоченія дѣятельности лоцмановъ, а также въ цѣляхъ соблюденія на морѣ важныхъ предписаній въ пожарномъ, полицейскомъ и таможенномъ отношеніяхъ (ibidem). По поводу ст. 318 слѣдуетъ замѣтить, что включеніе въ законъ правила объ особомъ вознагражденіи лоцмановъ за помощь ихъ спасательнаго судна или другихъ плавучихъ средствъ (о чемъ высказывались нѣкоторыя предложенія) представляется маложелательнымъ, такъ какъ этимъ общеполезному промыслу приданъ былъ бы отчасти характеръ спекулятивнаго предпріятія; между тѣмъ, при обсужденіи дѣйствующаго положенія именно имѣлось въ виду отстранить

лоцмановъ отъ преслѣдованія коммерческихъ интересовъ, лишить ихъ возможности злоупотреблять своею служебною дѣятельностью (напр. частныя сдѣлки со шкиперами и даже умышленная постановка судовъ на мель, съ цѣлью принятія участія въ выгодахъ разгрузки и нагрузки) и избавить отъ напрасныхъ въ этомъ отношеніи нареканій (ibidem).

320. Лоцманамъ воспрещается сообщать постороннимъ лицамъ о знакахъ, примѣтахъ и особенностяхъ фарватеровъ.	**23.** (Передъ словомъ «фарватеровъ» вставить — «секретныхъ»).

Едва ли есть надобность держать въ тайнѣ всякія свѣдѣнія касательно фарватеровъ и запрещать лоцманамъ сообщать о нихъ постороннимъ лицамъ; напротивъ, въ силу самаго закона (Св. М. П., кн. I, ч. II, ст. 49) и для обезпеченія безопасности мореплаванія, текущія по этому предмету свѣдѣнія объявляются Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ во всеобщую извѣстность. Понятно, однако, что особенности нѣкоторыхъ фарватеровъ должны составлять секретъ для частныхъ лицъ, и тѣмъ болѣе для иностранцевъ (главнымъ образомъ—въ цѣляхъ военныхъ), а потому умѣстно упомянуть объ этомъ при указаніи лоцманскихъ обязанностей: въ такомъ смыслѣ и дополнена редакція разсматриваемой статьи (ср. Финл. Уст. 9 мая 1870 года, § 61).

321. Жалобы на лоцмановъ приносятся непосредственному ихъ начальству. **322.** За проступки лоцмановъ (какъ состоящихъ въ составѣ товарищества, такъ равно и дѣйствующихъ отдѣльно), не влекущіе за собою преданія суду, ближайшее ихъ начальство имѣетъ право налагать на нихъ слѣдующія взысканія: 1) денежный штрафъ въ размѣрѣ не свыше *пяти* рублей и 2) арестъ на срокъ до *трехъ* дней.	**24, 25.** (Безъ измѣненія).

Существующія правила объ обжалованіи дѣйствій лоцмановъ и наложеніи на нихъ дисциплинарныхъ взысканій, насколько извѣстно, оказываются удовлетворяющими своему назначенію.

III. О лоцманскихъ обществахъ.

323. Лоцманскія общества образуются на основаніи частныхъ ихъ уставовъ, правила коихъ не должны противорѣчить правиламъ сей (VI) Главы.	**26.** (Безъ измѣненія, кромѣ ред. испр. начала примѣчанія).
Примѣчаніе. Высочайше повелѣно: для учрежденныхъ и имѣющихъ быть учрежденными лоцманскихъ обществъ въ портахъ Имперіи установить флагъ, присвоенный плавучимъ маякамъ и лоцманскимъ судамъ Великаго Княжества Финляндскаго, по особому рисунку, съ помѣщеніемъ въ нижнемъ внутреннемъ углу флага каждаго общества начальной буквы его названія.	*Примѣчаніе.*

Общее постановленіе объ образованіи лоцманскихъ обществъ и о присвоеніи имъ установленнаго флага, повидимому, не требуетъ какихъ-либо нововведеній. Общества признаются самымъ совершеннымъ видомъ лоцманскихъ учрежденій и для поощренія лоцмановъ составлять общества, членамъ ихъ предоставляются особыя преимущества (ср. ниже, ст. 349; объясн. зап., стр. 12 и слѣд.).

324. Прошенія о разрѣшеніи образовать лоцманское общество подаются начальнику лоцманскаго округа и имъ представляются въ Морское Министер-	**27.** Прошенія . . . подаются, чрезъ мѣстное начальство лоцмановъ, начальнику лоцманскаго округа . . . къ открытію общества.

ство. Къ прошенію должны быть приложены: 1) проектъ устава общества, одобренный начальникомъ округа, и 2) отзывъ мѣстнаго Губернатора или Градоначальника о неимѣніи препятствій къ открытію общества.	

Во вниманіе къ отзыву Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами (22 іюня 1905 г. № 3726) о желательности имѣть по данному вопросу заключеніе начальника порта (который обыкновенно будетъ ближайшимъ на мѣстѣ лоцманскимъ начальствомъ) и во избѣжаніе дальнѣйшей переписки (ср. ст. 309/12), въ настоящую статью введено соотвѣтствующее дополненіе.

325. Упомянутые въ предшедшей (324) статьѣ уставы утверждаются Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами.	**28.** Упомянутые . . . . . утверждаются Морскимъ Министромъ, по соглашенію съ Министромъ Торговли и Промышленности и Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ.
326. Измѣненія въ уставахъ лоцманскихъ обществъ, утвержденныхъ какъ до обнародованія Положенія о морскихъ лоцманахъ 1 мая 1890 года, такъ равно и послѣ его изданія, производятся тѣмъ же порядкомъ, который статьями 324 и 325 установленъ для утвержденія новыхъ уставовъ сихъ обществъ.	**29.** (Безъ измѣненія).

Кромѣ исправленій редакціоннаго свойства (ср. ст. 311/14 и 312/15, правила объ утвержденіи и измѣненіи уставовъ лоцманскихъ обществъ надлежало бы оставить въ прежней силѣ. Само собою разумѣется, что указаніе на Положеніе 1 мая 1890 года должно замѣниться.

327. Общество лоцмановъ составляютъ: 1) члены лоцманскаго общества—лоцманскій староста и лоцманы (старшіе и младшіе), и 2) лоцманскіе ученики. Завѣдываніе хозяйственными дѣлами общества принадлежитъ его управѣ.

328. Лоцманскія общества состоятъ въ непосредственномъ подчиненіи лоцъ-командиру и его помощнику. При малочисленности членовъ общества обязанности лоцъ-командира возлагаются на лоцманскаго старшину, а обязанности помощника лоцъ-командира—на лоцманскаго старосту.

329. Пріемъ въ члены лоцманскаго общества, а равно въ лоцманскіе ученики, производится по приговору общества и съ согласія лоцъ-командира или лоцманскаго старшины (ст. 328). Принятые въ общество утверждаются въ званіи членовъ онаго мѣстнымъ лоцманскимъ начальствомъ.

30, 31, 32. (Безъ измѣненія)

Постановленія о составѣ и подчиненіи лоцманскихъ обществъ, а равно о пріемѣ въ ихъ члены и въ лоцманскіе ученики, казалось бы, не нуждаются пока въ измѣненіяхъ.

330. Лоцманъ, поступающій въ члены общества, обязанъ представить, на случай аварій,

33. (Безъ измѣненія).

могущихъ произойти по его винѣ, денежное обезпеченіе въ размѣрѣ, опредѣляемымъ уставомъ общества; если же не будетъ въ состояніи внести означенное обезпеченіе, то можетъ представить часть его и поручительство двухъ членовъ общества, принимающихъ на себя обязанность пополнить, въ случаѣ надобности, эту сумму до указаннаго уставомъ размѣра.

331. Суммы, принадлежащія обществу, распредѣляются по капиталамъ: *общему* и *аварійному*.

332. Изъ общаго капитала удовлетворяются расходы общества: 1) текущіе—по содержанію личнаго состава и заведенію и ремонту движимаго и недвижимаго имущества; 2) чрезвычайные, и 3) по производству, на основаніи устава общества, пенсій лоцманамъ и ихъ вдовамъ. Соотвѣтственно сему общій капиталъ общества можетъ быть подраздѣляемъ на капиталы: расходный, запасный и пенсіонный.

34, 35. (Безъ измѣненія).

Предстоящія статьи касаются весьма важнаго вопроса объ имущественной отвѣтственности лоцмановъ и о денежныхъ капиталахъ общества; содержаніе ихъ въ существѣ не возбуждаетъ сомнѣній, но находится въ связи съ послѣдующими постановленіями, требующими далѣе подробныхъ объясненій.

333. Аварійный капиталъ, образуемый изъ указанныхъ въ ст. 330 взносовъ, предназначается на производство вознагражденія судохозяевамъ за убытки по аваріямъ, причиненнымъ по винѣ лоцмановъ.	**36.** (Безъ измѣненія).

Установленіе обязательнаго денежнаго взноса для поступающихъ въ члены общества (ст. 330) признано было необходимымъ, чтобы образовать аварійный капиталъ, а также побудить лоцмановъ относиться добросовѣстно и съ полнымъ вниманіемъ къ своимъ обязанностямъ; при этомъ, опредѣленіе размѣра взноса предоставлено частнымъ уставамъ обществъ, какъ предметъ, вполнѣ зависящій отъ мѣстныхъ условій положенія лоцмановъ (объясн. зап., стр. 14). Названный капиталъ (ст. 331) предназначенъ единственно для вознагражденія судохозяевъ за убытки въ случаѣ аварій, причиненныхъ по винѣ лоцмановъ, т. е. долженъ служить денежнымъ обезпеченіемъ для самого хозяина судна, на которомъ находился виновный лоцманъ, но не для непосредственнаго удовлетворенія другихъ лицъ, интересы которыхъ нарушены причиненіемъ данной аваріи (грузохозяевъ, пассажировъ и проч.): это основное начало гражданской отвѣтственности лоцмановъ является совершенно правильнымъ, такъ какъ въ прямыхъ съ ними отношеніяхъ состоятъ только хозяева судовъ, или вѣрнѣе—ихъ капитаны, пользующіеся услугами лоцманской помощи въ моментъ происшествія (ст. 234 Уст. Торг.). Всѣ другія заинтересованныя лица не только не связаны въ своихъ правахъ съ лоцманами, но даже могутъ не знать о нахожденіи лоцмана на борту и сами находиться за тысячи верстъ отъ мѣста приключившейся аваріи (напр., хозяева грузовъ); они не въ состояніи судить, насколько въ данную минуту лоцманъ исполнилъ свои обязанности передъ капитаномъ и насколько именно онъ виновенъ въ причиненіи аваріи; они ввѣряютъ свою жизнь или имущество данному судну, олицетворяемому капитаномъ, а за дѣйствія послѣдняго отвѣтствуетъ самъ хозяинъ (Уст. Торг. ст. 240 и др.), который, въ свою очередь, является для нихъ настоящимъ отвѣтчикомъ за понесенные вредъ и убытки. Вообще хозяинъ судна отвѣчаетъ за капитана и за всю судовую команду, или такъ называемыхъ судослужителей; лоцманъ же хотя прямо къ числу послѣднихъ не относится, но является также лицомъ, исполняющимъ спеціальныя обязанности по службѣ на суднѣ и состоя-

щимъ въ распоряженіи капитана (ср. Норв. зак. о мор. 1893 г., § 8, и Герм. уст. о судосл. 1902 г. § 2): поэтому, отвѣтственность хозяина судна за убытки, причиненные кому-либо взятымъ на бортъ лоцманомъ, должна опредѣляться на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и за убытки, причиненные лицами судового экипажа, причемъ, само собою разумѣется, онъ имѣетъ по отношенію къ дѣйствительно виновному право обратнаго требованія (см. проектъ Улож. о торг. мор., ст. 44, п. 3, и журн. Редакц. Ком. 1904 г., ст. 60 и 61). Такая отвѣтственность признается и нашею судебною практикою примѣнительно къ ст. 687 Зак. Гражд. (рѣш. Прав. Сен. 1885 г. № 38 и др.; ср. ст. 683 Зак. Гражд. и рѣш. 1896 г. № 4 по дѣлу парохода «Владиміръ»); раздающіеся же иногда голоса за желательность прямаго обращенія требованій заинтересованныхъ къ виновному лоцману, вмѣсто взысканія убытковъ чрезъ капитановъ и судовладѣльцевъ, объясняются простымъ недоразумѣніемъ: безъ сомнѣнія, это былъ бы не прямой и вѣрный путь къ удовлетворенію потерпѣвшихъ (какъ нѣкоторые думаютъ), а болѣе сложный и менѣе надежный—для раскрытія истины и возстановленія нарушенныхъ правъ (какъ уже изложено выше). Такимъ образомъ, лоцманъ отвѣчаетъ за непосредственно причиненный своему судну ущербъ (постановкою на мель и т. п.) и возмѣщаетъ хозяину судна все уплаченное за его вину другимъ лицамъ (при потерѣ груза и т. п.), которыя ищутъ удовлетворенія съ самаго хозяина установленнымъ порядкомъ. Тотъ же принципъ вполнѣ примѣнимъ и въ случаяхъ аваріи взаимнаго вреда, или столкновенія судовъ, насколько оно можетъ относиться къ винѣ одного изъ бывшихъ на нихъ лоцмановъ (Уст. Торг., ст. 472): правая сторона получаетъ удовлетвореніе съ виновной въ лицѣ капитана или хозяина судна, которые могутъ сами обратиться къ своему лоцману за возмѣщеніемъ убытка (jus regressus), если докажутъ на судѣ, что причиною столкновенія были именно неправильныя его дѣйствія.

Вышеизложенныя начала отвѣтственности лоцмановъ могутъ возбуждать нѣкоторое сомнѣніе лишь относительно тѣхъ мѣстностей, гдѣ, въ силу закона или основаннаго на немъ распоряженія подлежащей власти, взятіе лоцмана для капитана обязательно—въ смыслѣ безусловнаго запрещенія прохода судна безъ мѣстнаго лоцмана на бортѣ. Въ этомъ отношеніи, прежде всего, слѣдуетъ замѣтить, что такого строгаго правила у насъ нигдѣ не существуетъ: объ обязанности брать лоцмановъ законъ говоритъ только въ смыслѣ отвѣтственности капитана за послѣдствія своей самонадѣянности и упущеній въ противномъ случаѣ (Уст. Торг., ст. 232

и 233), или въ смыслѣ непремѣннаго условія сполна уплатить лоцманамъ слѣдующую за нарушеніе ихъ привелигіи плату (какъ уже объяснено по ст. 311), т. е.,=требуя отъ капитана соблюденія правилъ безопасности мореплаванія подъ страхомъ гражданскаго взысканія или своего рода штрафа въ пользу лоцмановъ (ср. прим. къ ст. 233), но не воспрещая прямо обходиться безъ лоцманской помощи на свой рискъ и счетъ. Затѣмъ даже прямое недозволеніе судну итди извѣстнымъ фарватеромъ безъ лоцмана едва ли могло бы служить достаточнымъ основаніемъ къ освожденію капитана и хозяина отъ непосредственной отвѣтственности предъ потерпѣвшими отъ аваріи, причиненной по винѣ обязательнаго въ такомъ смыслѣ лоцмана: дѣло въ томъ, что послѣдній все-таки является лишь совѣтникомъ капитана по своей спеціальности, но вовсе не лишаетъ его самостоятельности по управленію судномъ (ср. ниже, ст. 359) и всегда можетъ быть фактически устраненъ отъ всякаго вліянія на бортѣ, если капитанъ усмотритъ, что лоцманъ не на высотѣ своей задачи, или просто признаетъ себя болѣе компетентнымъ въ данномъ случаѣ и не будетъ сообразоваться съ указаніями этого, какъ бы, навязаннаго совѣтника (ст. 364); однако трудно допустить, чтобы присутствіе на суднѣ обязательнаго лоцмана было вообще безполезно и чтобы капитанъ могъ лучше распоряжаться безъ помощи лица, которое спеціально знакомо съ мѣстными особенностями плаванія и свѣдѣнія котораго должны служить только дополненіемъ собственной его опытности въ морскомъ искусствѣ. Однимъ словомъ, категорическое требованіе брать гдѣ-либо лоцмановъ, какъ предохранительная мѣра въ интересахъ, главнымъ образомъ, самихъ капитановъ и судохозяевъ, не должно бы снимать съ послѣднихъ отвѣтственности за убытки по аваріямъ на общемъ основаніи (см. ст. 240 и слѣд.). Въ наиболѣе важнымъ случаяхъ столкновенія судовъ такое правило было прямо принято Международнымъ Морскимъ Комитетомъ на Конференціяхъ въ Гамбургѣ (проектъ тракт. 1902 г., ст. 6) и въ Брюсселѣ (пр. конвенціи 1905 г., ст. 5) [1]), а также одобрено уже Четвертою Подкомиссіею (журн. 21 мая 1905 г.). Мало того, при обязательности хотя бы «короннаго» лоцмана, назначаемаго отъ Правительства и содержимаго на счетъ казны (ср. ст. 303 Уст. Торг.), не представляется особыхъ основаній ни отступать отъ того-же начала отвѣт-

---

[1]) «La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire, ne fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle est établie par les dispositions de la présente Convention».

ственности судохозяевъ предъ другими лицами, ни возлагать за такого лоцмана имущественную отвѣтственность на Государственное Казначейство: съ одной стороны, роль этого лоцмана на суднѣ будетъ одинаковою съ обязательнымъ лоцманомъ вообще, а съ другой—онъ не является здѣсь органомъ хозяйственной дѣятельности казны (рѣш. Гр. Касс. Деп. Прав. Сената 1875 г. № 490 и др.) или должностнымъ лицомъ, за неправильныя дѣйствія котораго казна безусловно отвѣчаетъ, напримѣръ, въ случаѣ принятія имущества частныхъ лицъ, помимо ихъ воли, на храненіе или во временное завѣдываніе, вслѣдствіе предписанія закона или по распоряженію правительственной власти (см. проектъ Гражд. Улож., кн. V, ст. 1074, ч. 3; ср. ст. 1104 и рѣш. Общ. Собр. 1-го и Касс. Деп. Прав. Сената 1892 г. № 52). Во всякомъ случаѣ, общій вопросъ объ отвѣтственности государства за дѣйствія своихъ агентовъ стоитъ внѣ содержанія статьи 333, которая опредѣляетъ лишь предназначеніе аварійнаго капитала, образуемаго изъ взносовъ членовъ лоцманскихъ обществъ.

По всѣмъ приведеннымъ соображеніямъ, можно бы оставить текстъ даннаго закона безъ измѣненія.

334. На возмѣщеніе убытковъ, причиненныхъ судохозяину по винѣ лоцмана, поступаетъ прежде всего взносъ его, числящійся въ аварійномъ капиталѣ (ст. 333), а при недостаточности онаго—не свыше половины всего аварійнаго капитала общества. Если уплатою сихъ суммъ убытокъ не будетъ сполна покрытъ,—то на эту надобность обращается не болѣе половины имѣющагося у общества особаго запаснаго капитала (ст. 332), а при неимѣніи таковаго—не болѣе одной шестой части общаго капитала (ст. 331), принадлежащаго обществу. Уплатою означенныхъ суммъ оканчивается	**37.** (Безъ измѣненія).

денежная отвѣтственность по аваріи собственно лоцманскаго общества.	

Эта статья, дополняя предыдущія 330—333, устанавливаетъ предѣлъ денежной отвѣтственности по аваріи *собственно* лоцманскаго общества— сверхъ имущественной отвѣтственности самаго виновнаго лоцмана на общемъ основаніи (Зак. Гражд., ст. 684). Точный смыслъ этого постановленія совершенно ясенъ. Нисколько не освобождая причинившаго аварію лоцмана отъ общегражданской обязанности вознаградить за убытки, законъ прямо ограничиваетъ извѣстною суммою отвѣтственность лоцманскаго общества, съ цѣлью предохранить послѣднее отъ полнаго разоренія и оградить интересы другихъ лоцмановъ, которые могутъ лишь отчасти жертвовать своимъ имуществомъ за вину сочлена (объясн. зап. Ком., стр. 14, и журн. Гос. Сов. 18 ноября 1889 г. № 102); само собою разумѣется, что прибавочная отвѣтственность общества должна служить обезпеченіемъ именно судохозяевъ, а не другихъ лицъ, которыя не состоятъ въ непосредственныхъ отношеніяхъ съ виновнымъ лоцманомъ, какъ подробно разъяснено выше (ср. ст. 333). Что касается размѣра такой отвѣтственности, то настоящая норма его ($^1/_2$ аварійнаго$+^1/_6$ общаго капиталовъ общества), кажется, не возбуждала пока существенныхъ возраженій на практикѣ.

335. При выходѣ лоцмана изъ общества, ему возвращается внесенное имъ обезпеченіе въ суммѣ, числящейся за нимъ ко дню его увольненія, но безъ процентовъ, которые остаются въ общемъ составѣ аварійнаго капитала. **336.** Распредѣленіе вырученнаго за проводъ лоцманскаго сбора по статьямъ расхода, размѣръ процентныхъ отчисленій изъ этого сбора въ капиталы общества, способъ пополненія аварійнаго капитала, по производствѣ изъ	**38, 39.** (Безъ измѣненія).

него отчисленій, указанныхъ въ ст. 334, и вообще порядокъ образованія и расходованія капиталовъ общества, опредѣляются его уставомъ.

337. Наблюденіе за храненіемъ и правильнымъ расходованіемъ суммъ, находящихся въ распоряженіи лоцманскаго общества, принадлежитъ мѣстному лоцманскому начальству и начальнику лоцманскаго округа.

40. (Безъ измѣненія).

Правила статей 335—337, повидимому, не утратили своего разумнаго значенія и подлежатъ сохраненію: возвращеніе лоцману, при выходѣ изъ общества, обезпечительнаго взноса, какъ его неотъемлемой собственности (насколько самый вкладъ не былъ раньше израсходованъ на предназначенный предметъ), оправдывается безспорною справедливостью, а удержаніе наросшихъ процентовъ является однимъ изъ естественныхъ способовъ пополненія аварійнаго капитала; подробное опредѣленіе порядка образованія и расходованія капиталовъ общества (ср. ст. 331 и 332) предоставляется частному его уставу на томъ основаніи, что это зависитъ отъ мѣстныхъ условій, въ которыхъ находится каждое отдѣльное общество и не можетъ быть стѣснено общею регламентаціею; равнымъ образомъ, правильный контроль надъ находящимися въ распоряженіи общества суммами удобнѣе предоставить мѣстному и окружному начальствамъ, а не центральной власти (объясн. зап., стр. 15; ср. также ст. 298 и др.).

338. Члены лоцманской управы избираются лоцманами изъ своей среды. Число сихъ членовъ, срокъ ихъ службы и обязанности опредѣляются уставомъ общества. Постановленія управы вступаютъ въ силу по утвержденіи ихъ лоцъ-командиромъ или лоцманскимъ старшиною (ст. 328).

41. (Безъ измѣненія).

339. Каждое общество лоцмановъ имѣетъ печать съ изображеніемъ государственнаго герба и наименованія общества.	**42.** Безъ измѣненія.

Постановленія относительно внутренняго распорядка дѣлами общества и внѣшняго знака его представительства не вызываютъ сомнѣній по существу.

340. На фарватерахъ, гдѣ дѣйствуютъ лоцманскія общества, отдѣльнымъ лоцманамъ, а равно лоцманскимъ товариществамъ, заниматься проводкою судовъ воспрещается.	**43.** (Безъ измѣненія).

Привилегія въ пользу лоцмановъ, соединившихся въ установленныя общества, объясняется особымъ покровительствомъ закона этой формѣ лоцманскихъ учрежденій (ср. ст. 323).

341. Лоцъ-командиръ, его помощникъ и лоцманскій старшина избираются лоцманскимъ начальствомъ и утверждаются въ должностяхъ: первые двое—приказами по морскому вѣдомству, а послѣдній—начальникомъ лоцманскаго округа.	**44.** (Безъ измѣненія).

Правильнѣе, кажется, не дополнять этой статьи указаніемъ на то, что означенныя въ ней лица избираются именно «*мѣстнымъ*» лоцманскимъ начальствомъ, то есть «начальникомъ порта» (согласно отзыву Главн. Управл. Торг. Морепл. и Порт. 22 іюня 1905 г. № 3726): изъ содержанія закона явствуетъ, что въ вопросѣ избранія будутъ участвовать какъ ближайшее мѣстное (ст. 301), такъ и высшее окружное начальство (ст. 302), по принадлежности; дальнѣйшія подробности—дѣло инструкцій (ср. объясн. по ст. 301 и др.).

342. Лоцъ-командиръ или лоцманскій старшина (ст. 328) суть	**45.** (Безъ измѣненія).

*

непосредственные начальники лоцманскаго общества. Они наблюдаютъ за исполненіемъ лоцманами ихъ обязанностей, означенныхъ въ сей (VI) Главѣ, уставѣ общества и въ инструкціяхъ, преподанныхъ завѣдывающимъ лоцманами начальствомъ.

343. Въ мѣстностяхъ, гдѣ не полагается особаго лоцмейстера, лоцъ-командиръ или лоцманскій старшина (ст. 328) наблюдаетъ за правильнымъ огражденіемъ фарватеровъ. Въ портахъ, гдѣ не существуетъ портовой полиціи, они оберегаютъ гавань, рейдъ и фарватеръ отъ засоренія и заботятся о правильномъ размѣщеніи судовъ на рейдѣ. На ихъ обязанности лежитъ надзоръ за поведеніемъ лоцмановъ на берегу и за порядкомъ въ лоцманскихъ селеніяхъ, гдѣ таковыя имѣются.

344. Помощникъ лоцъ-командира, а гдѣ таковаго нѣтъ, лоцманскій староста суть ближайшіе сотрудники лоцъ-командира по управленію лоцманскимъ обществомъ и, во время отсутствія лоцъ-командира, исполняютъ его обязанности.

345. Староста лоцманскаго общества избирается лоцманами изъ членовъ общества, имѣю-

46, 47, 48. (Безъ измѣненія).

щихъ не менѣе *тридцати* лѣтъ отъ роду и прослужившихъ въ званіи лоцмана не менѣе *трехъ* лѣтъ. Староста утверждается въ должности, по представленію лоцъ-командира, мѣстнымъ лоцманскимъ начальствомъ. Срокъ службы старосты опредѣляется уставомъ общества. Увольненіе старосты ранѣе означеннаго срока производится тѣмъ же порядкомъ, какъ и утвержденіе его въ должности.

Основныя положенія о правахъ и обязанностяхъ лоцъ-командира, лоцманскаго старшины и лоцманскаго старосты были составлены примѣнительно къ соотвѣтствующимъ постановленіямъ частныхъ уставовъ лоцманскихъ обществъ; что же касается въ особенности частей лоцмейстерской и полицейской (ст. 343), то онѣ возложены на упомянутыхъ лицъ, какъ близко знакомыхъ съ даннымъ предметомъ по самой своей службѣ и долженствующихъ замѣнять чиновъ спеціально-морского надзора (объясн. зап., стр. 15 и 16). Въ новѣйшихъ уставахъ обыкновенно содержится развитіе тѣхъ-же законоположеній (никол. 1902 г., рижск. 1904 г. и др.). Хотя закономъ 24 марта 1903 года охраненіе внѣшняго порядка, благочинія и безопасности въ предѣлахъ торговыхъ портовъ возложено на обязанность чиновъ общей полиціи, но названіе «портовая полиція» (ст. 343) употреблено въ немъ попрежнему (собр. узак. 1903 г., ст. 595, отд. III, 1 и 9).

346. Лоцъ-командиръ, его помощникъ и лоцманскіе старшина и староста должны владѣть русскимъ языкомъ и умѣть читать и писать по русски.

49. (Безъ измѣненія).

Постановленіе это было вызвано тѣмъ, что въ числѣ даже лоцъ-командировъ встрѣчались лица, не знавшія русскаго языка, и изъ иныхъ

лоцманскихъ учрежденій въ бывшій Гидрографическій Департаментъ поступали бумаги, писанныя по нѣмецки (объясн. зап., стр. 16); со временемъ оно, вѣроятно, окажется излишнимъ или будетъ поглощено общимъ правиломъ объ оффиціальныхъ сношеніяхъ.

347. За проступки лоцмановъ, не влекущіе за собою преданія суду, лоцъ-командиръ, его помощникъ и лоцманскій старшина (ст. 328) имѣютъ право подвергать лоцмановъ взысканіямъ, означеннымъ въ статьѣ 322, и сверхъ того: 1) смѣщенію изъ разряда старшихъ лоцмановъ въ разрядъ младшихъ, и 2) увольненію изъ общества.	**50.** (Безъ измѣненія).

При обсужденіи данной статьи, Государственный Совѣтъ призналъ, что отнесеніе указанія видовъ и размѣровъ дисциплинарныхъ съ лоцмановъ взысканій къ области частныхъ уставовъ лоцманскихъ обществъ (какъ это было проектировано Комиссіею) не согласовалось бы съ усвоенными въ законодательной практикѣ началами разграниченія предметовъ, которые должны нормироваться закономъ, отъ тѣхъ, кои могутъ касаться распоряженія административной власти (ср. ст. 325); вслѣдствіе этого и руководствуясь правилами, внесенными въ означенные уставы, Совѣтъ нашелъ нужнымъ указать въ самомъ законѣ взысканія, которымъ могутъ быть подвергаемы дисциплинарнымъ порядкомъ—какъ отдѣльные и соединившіеся въ товарищества лоцманы (ст. 322), такъ равно состоящіе въ составѣ обществъ лоцманы и лоцманскіе ученики (журн. 1889 г. № 102). Высочайше утвержденныя въ 1890 году правила сохраняютъ свое дѣйствіе донынѣ и едва-ли есть надобность ограничивать въ этомъ отношеніи власть непосредственныхъ начальниковъ лоцманскаго общества (ст. 342).

348. Жалобы лоцмановъ и постороннихъ лицъ на лоцъ-командира и на лоцманскаго старшину (ст. 328) подаются мѣстному лоцманскому начальству.	**51.** (Безъ измѣненія).

Жалобы на лоцъ-командира и старшину естественно подаются мѣстному лоцманскому начальству (ст. 301); при незначительности жалобы, оно можетъ немедленно распорядиться своею властью, а въ болѣе важныхъ случаяхъ—представить дѣло, со своимъ заключеніемъ, на усмотрѣніе начальника лоцманскаго округа (объясн. зап., стр. 16), которому вообще принадлежитъ контроль за правильностью дѣйствій всѣхъ подчиненныхъ лицъ и учрежденій (ст. 300 и 302).

IV. О лоцманскихъ товариществахъ.

349. Лоцманамъ, не входящимъ въ составъ лоцманскихъ обществъ, предоставляется соединяться, для проводки судовъ по извѣстному фарватеру, въ товарищества, дѣйствующія на основаніи письменнаго договора участниковъ, утверждаемаго начальникомъ лоцманскаго округа.	**52.** (Безъ измѣненія).

Составителями проекта «Положенія о морскихъ лоцманахъ» было принято во вниманіе, что образованіе лоцманскихъ обществъ, какъ наиболѣе совершеннаго вида подобныхъ учрежденій, возможно лишь въ портахъ, посѣщаемыхъ значительнымъ числомъ судовъ, и что въ другихъ, менѣе важныхъ по своему торговому значенію, необходимо допустить существованіе отдѣльныхъ лоцмановъ, которымъ слѣдуетъ предоставить право соединяться въ извѣстнаго рода товарищества; послѣднія, не будучи стѣсняемы въ своихъ дѣйствіяхъ строгою регламентаціею, тѣмъ не менѣе должны находиться подъ непосредственнымъ надзоромъ Правительства и представлять собою переходную форму лоцманскихъ учрежденій—отъ отдѣльныхъ лоцмановъ къ лоцманскому обществу (объясн. зап., стр. 13). Такія товарищества дѣйствуютъ на основаніи письменнаго договора участниковъ, который, очевидно, опредѣляетъ взаимныя отношенія товарищей частноправоваго характера (ср. ст. 79 и слѣд. Уст. Торг.), но не можетъ затрагивать прямо интересовъ третьихъ лицъ или касаться вопросовъ публичнаго значенія (напр. таксы лоцманскаго сбора, утверждаемой согласно ст. 312): поэтому, вполнѣ соотвѣтственно предоставить утвержденіе озна-

ченнаго договора начальнику лоцманскаго округа, а не центральной администраціи.

350. Прошенія объ учрежденіи товариществъ лоцмановъ представляются начальнику лоцманскаго округа, который разрѣшаетъ ихъ по соглашенію съ мѣстнымъ Губернаторомъ или Градоначальникомъ, сообщая о семъ Главному Гидрографическому Управленію.	**53.** Прошенія объ учрежденіи товариществъ лоцмановъ, чрезъ мѣстное ихъ начальство, представляются . . . . Управленію.

По изложеннымъ выше соображеніямъ (ст. 349), дѣло должно разрѣшаться окончательно начальникомъ округа, который, безъ сомнѣнія, всегда будетъ имѣть въ виду и отзывъ ближайшаго на мѣстѣ лоцманскаго начальства, а потому слѣдовало бы дополнить эту статью въ указанномъ смыслѣ (ср. ст. 324).

351. Дѣлами лоцманскаго товарищества завѣдываетъ избираемый участниками товарищества староста, который является представителемъ товарищества передъ мѣстнымъ лоцманскимъ начальствомъ и наблюдаетъ за исполненіемъ распоряженій сего послѣдняго.	**54.** (Безъ измѣненія).

Въ виду несложной формы даннаго союза лоцмановъ, во главѣ его поставленъ только избираемый участниками староста, который долженъ являться распорядителемъ дѣлъ и представителемъ товарищества въ сношеніяхъ съ лоцманскимъ начальствомъ.

V. О взаимныхъ отношеніяхъ капитана и лоцмана.

Какъ въ самомъ заглавіи, такъ и во всѣхъ статьяхъ этого отдѣленія слова «шкиперъ или корабельщикъ» слѣдуетъ замѣнить словомъ—«капитанъ» (см. объясн. по ст. 311).

352. На судно, идущее съ моря или отходящее съ рейда, лоцманъ является по первому требованію шкипера или корабельщика.

353. Шкиперъ или корабельщикъ обязанъ принять всѣ мѣры къ скорѣйшему и безопаснѣйшему пріему лоцмана на судно и къ сохраненію въ цѣлости его шлюпки.

354. Лоцманъ, при входѣ на судно, предъявляетъ бланкетъ, въ которомъ шкиперъ или корабельщикъ означаетъ прописью: сколько футъ и дюймовъ сидитъ судно и число тоннъ его вмѣстимости. На этомъ же бланкетѣ шкиперъ или корабельщикъ удостовѣряетъ за своею подписью о благополучномъ проводѣ лоцманомъ судна и означаетъ сумму, выданную или причитающуюся къ выдачѣ лоцману за проводъ, а также вноситъ, если найдетъ нужнымъ, замѣчанія свои относительно обстоятельствъ, касающихся провода лоцманомъ судна.

355. Шкиперъ или корабельщикъ, невѣрно объявившій углубленіе судна или его вмѣстимость, подвергается денежному, въ пользу лоцмана, взысканію въ

55, 56, 57, 58. (Безъ измѣненія, кромѣ вышеозначенныхъ словъ).

двойномъ размѣрѣ противъ платы, причитающейся за проводъ, независимо отъ общей по закону отвѣтственности за послѣдствія, которыя могутъ повлечь невѣрныя его показанія.

356. Шкиперъ или корабельщикъ, обратившійся, въ случаѣ неявки лоцмана, къ услугамъ частнаго проводника, обязанъ, если лоцманъ явится ранѣе, чѣмъ судно стало на якорь или дойдетъ до мѣста назначенія, передать лоцману проводку судна. Въ послѣднемъ случаѣ лоцманъ получаетъ плату сообразно разстоянію, на которомъ онъ проводилъ судно.

357. Шкиперъ или корабельщикъ, поручившій, при наличности лоцмана, нроводъ судна въ предѣлахъ лоцманскихъ водъ (ст. 311) лицу, не принадлежащему къ числу мѣстныхъ лоцмановъ, обязанъ сполна уплатить лоцманамъ слѣдующую имъ плату (ст. 312).

358. Если шкиперъ или корабельщикъ, вызвавъ лоцмана на идущее съ моря судно, не пожелаетъ воспользоваться его услугами, то уплачиваетъ ему установленную плату за проводъ судна. Если же лоцманъ будетъ

59, 60, 61. (Безъ измѣненія, кромѣ вышеозначенныхъ словъ).

вытребованъ для проводки на стоящее на якорѣ или ошвартовленное у пристани судно, которое затѣмъ не снимается съ якоря, то шкиперъ или корабельщикъ обязанъ вознаградить лоцмана за проѣздъ его на судно и обратно.

Общія правила о взаимныхъ отношеніяхъ капитана и лоцмана основаны частью на прежнихъ узаконеніяхъ или отдѣльныхъ уставахъ (Уст. Торг., изд. 1893 г., ст. 318, 321 и 322+цит.), частью на постановленіяхъ иностранныхъ законодательствъ (напр. ст. 356 и 358 прямо заимствованы изъ Датскаго лоцманскаго устава 1879 года). Правила эти находятся въ тѣсной связи съ предшествующими статьями (ср. 311 и друг.) и являются въ существѣ цѣлесообразными, какъ провѣренныя долгимъ опытомъ разныхъ странъ и какъ бы получившія международную санкцію (ср. прав., прил. къ ст. 467). Что касается редакціи, то она также представляется удовлетворительной, не вызывая особыхъ замѣчаній или сомнѣній на практикѣ; необходимыя исправленія вносятся только принятіемъ новаго термина «капитанъ», вмѣсто старыхъ—«шкиперъ или корабельщикъ».

359. Присутствіе лоцмана на суднѣ не освобождаетъ шкипера или корабельщика отъ отвѣтственности по управленію онымъ согласно указаніямъ лоцмана.

62. (Безъ измѣненія, кромѣ словъ «шкиперъ и корабельщикъ»).

Это крайне важное постановленіе было проектировано Комиссіею примѣнительно къ ст. 15 Шведскаго лоцманскаго устава 1881 года: [1]) въ немъ заключается коренное правило объ отношеніяхъ капитана и лоцмана на суднѣ, изъ котораго вытекаютъ всѣ главнѣйшія послѣдствія распредѣленія правъ и обязанностей названныхъ лицъ (гражданская отвѣтственность по аваріямъ, порядокъ предъявленія исковъ за убытки и проч.). Комиссія, хотя и находила, что новое начало «Положенія о морскихъ

[1]) «Командующій судномъ самъ отвѣчаетъ за управленіе судномъ по указанному лоцманомъ курсу и сказанному устройству фарватера»

лоцманахъ» противорѣчитъ прежнему постановленію закона (ст. 1218 Уст. Торг. изд. 1857 года), но, принимая во вниманіе, что лоцманъ не можетъ быть знакомъ съ качествами столь разнообразныхъ въ настоящее время типовъ судовъ и вообще не всегда является лицомъ компетентнымъ въ маневрированіи ввѣреннаго ему для провода судна, признала справедливымъ и полезнымъ: отвѣтственность по управленію судномъ оставить на шкиперѣ, а на лоцмана возложить отвѣтственность лишь за правильность указанія направленія пути корабля и за вѣрность сообщенія мѣстныхъ особенностей фарватера (объясн. зап., стр. 17 и 18). Согласно съ этимъ, въ первоначальной редакціи данная статья была изложена такъ: «Присутствіе лоцмана на суднѣ не снимаетъ со шкипера отвѣтственности по управленію онымъ. Лоцманъ указываетъ только направленіе, по которому должно слѣдовать судно, а равно сообщаетъ мѣстныя особенности фарватера; на шкиперѣ же лежитъ обязанность вести судно согласно симъ указаніямъ» (ст. 62 проекта). Въ такомъ полномъ изложеніи роли капитана и лоцмана выражались съ совершенною ясностью; но и сокращенная редакція Государственнаго Совѣта не оставляетъ никакого сомнѣнія въ точномъ смыслѣ дѣйствующаго закона. Соотвѣтственно съ общими положеніями по данному предмету (св. 205 и слѣд. Уст. Торг.), корабельщикъ—традиціонный «капитанъ корабля», не покидающій его до послѣдней минуты, есть всегда полновластный распорядитель на своемъ суднѣ: не только судовой экипажъ подчиняется безусловно капитану, но въ полной зависимости отъ его распоряженій состоятъ всѣ лица, исполняющія какія-либо обязанности на суднѣ,—въ томъ числѣ и лоцманъ, являющійся на судно по требованію капитана (ст. 232 и 352)—какъ вспомогательный указатель особенностей мѣстности, какъ живая карта фарватера, съ которою нужно сообразоваться, но не соглашаться вопреки собственному сужденію (ср. объясн. по ст. 333). Въ плаваніи судно какъ бы отождествляется съ капитаномъ (это особенно очевидно въ военномъ флотѣ—см. о командирѣ корабля ст.ст. 274, 332, 333, 355 и друг. Морского Устава), который единолично представляетъ его во всѣхъ отношеніяхъ и отвѣчаетъ за него безраздѣльно; лоцманъ же есть только мѣстный проводникъ, къ которому обращаются для спеціальной помощи, насколько въ ней нуждается самъ капитанъ: онъ лишь *проводитъ* судно въ извѣстныхъ водахъ, но никогда не *управляетъ* имъ, въ строгомъ значеніи терминовъ (сравн. ст. 311 и 340 Уст. Торг.).

Совершенно понятно, что въ настоящее время иного положенія на морѣ и быть не можетъ. Съ одной стороны, лоція всѣхъ морей дѣлается

болѣе общеизвѣстною и поднятъ даже вопросъ о замѣнѣ (въ нѣкоторыхъ, по крайней мѣрѣ, случаяхъ) живого человѣка «автоматическимъ лоцманомъ» въ видѣ машины, съ другой—усовершенствованіе новѣйшаго кораблестроенія требуетъ отъ хорошаго капитана не только особенной опытности въ морскомъ искусствѣ вообще, но и спеціальнаго знакомства съ управляемымъ судномъ въ частности, т. е., соединенія такихъ личныхъ условій, которыя невозможно предполагать въ простомъ мѣстномъ лоцманѣ, являющемся на вызвавшее его судно часто первый разъ въ жизни. Памятная катастрофа 1893 года при столкновеніи англійскихъ броненосцевъ «Victoria» и «Camperdown» въ Средиземномъ морѣ возбудила много разсужденій о томъ, какъ трудно теперь управлять своимъ судномъ для самыхъ опытныхъ капитановъ: паровыя суда современной конструкціи представляютъ собой столь сложную махину, что ознакомиться съ ними не легко даже свѣдущему спеціалисту; при томъ же, согласно заключенію экспертовъ, не только суда различныхъ типовъ, но и построенныя по одному чертежу, вообще не обладаютъ одинаковыми мореходными качествами, а пріемы, пригодные для управленія однимъ судномъ, могутъ совсѣмъ не годиться для другого и быть даже гибельными для него; слѣдовательно, каждому капитану необходимо изучить ввѣренное ему судно «съ киля до мостика». Ясно, что, при подобныхъ условіяхъ, надлежащее *управленіе* всякимъ судномъ было бы для лоцмана неисполнимою обязанностью; его задача лишь—*проводъ* судна по фарватеру, въ присутствіи самого капитана. Приведенное пониманіе правильной постановки лоцманскаго дѣла находитъ себѣ прочное подтвержденіе и въ законодательствѣ иностранныхъ государствъ. Такъ, кромѣ упомянутаго выше Шведскаго закона, § 25 Датскаго лоцманскаго устава 1879 года, подробно излагая отношенія лоцмана и командующаго судномъ, проводитъ, въ сущности, тотъ же принципъ разграниченія ролей капитана и проводника; съ большою опредѣлительностью въ этомъ смыслѣ выражается также ст. 4 «Правилъ для плаванія Суэзскимъ каналомъ» (изд. Гл. Гидр. Упр. 1902 г.) [1]), которою взятіе лоцмана считается прямо обязательнымъ (ср. выше, объясн. по ст. 333).

Итакъ, точно выраженное въ статьѣ 359 правило является вполнѣ основательнымъ и общепринятымъ. Однако, въ началѣ его примѣненія

---

[1]) «Лоцманы предоставляютъ въ распоряженіе капитановъ свою опытность и практическое знаніе канала; но такъ какъ они не могутъ знать недостатки или особенности каждаго судна и его машины въ отношеніи дачи хода, поворотливости и т. д., то отвѣтственность за управленіе судномъ лежитъ всецѣло на капитанѣ».

среди моряковъ возникали недоразумѣнія относительно законныхъ обязанностей лоцмана на суднѣ, приводившія къ спорамъ и судебнымъ процессамъ по поводу гражданской отвѣтственности капитана или судохозяина въ случаѣ аваріи. Правильное толкованіе закона было твердо установлено только въ 1895 году—руководящимъ разъясненіемъ Правительствующаго Сената по дѣлу о столкновеніи датскаго коммерческаго парохода «Олафъ» съ русскимъ военнымъ броненосцемъ «Императоръ Александръ II» [1]).

Разсмотрѣвъ въ апелляціонномъ порядкѣ обстоятельства даннаго дѣла и сообразивъ ихъ съ соотвѣтствующими узаконеніями, Второе Общее Собраніе высказало, между прочимъ, слѣдующее: «Содержаніе этихъ постановленій закона, въ связи съ тѣмъ условіемъ, что, по п. 5 ст. 11 Положенія о лоцманахъ (приложеніе къ примѣчанію 315 Уст. Торг., изд. 1893 года), отъ лоцмана, въ смыслѣ образовательнаго его ценза, требуется лишь основательное знаніе мѣстныхъ фарватеровъ и теченій, а равно другихъ особенностей, могущихъ имѣть вліяніе на успѣшность плаванія, приводитъ къ убѣжденію, что дѣятельность лоцмана заключается не въ управленіи судномъ, въ собственномъ смыслѣ, не въ замѣнѣ собою шкипера, а лишь въ проводѣ судна по фарватеру, какъ это прямо указано въ ст. 14 Положенія о лоцманахъ и видно изъ наименованія въ семъ узаконеніи лоцмана «проводникомъ», сообразно чему, не устраняя шкипера отъ управленія судномъ, а являясь лишь авторитетнымъ указателемъ пути, по которому судно должно слѣдовать въ предѣлахъ мѣстнаго фарватера, особенности коего не могутъ, а въ иныхъ случаяхъ и не должны быть извѣстны шкиперу, лоцманъ, въ силу лежащей на немъ обязанности—благополучно провести судно по фарватеру,—обязанъ только указывать шкиперу особенности даннаго воднаго пространства и предупреждать его о такихъ изъ нихъ, которыя могутъ представлять собой опасность для

---

1) Въ 1890 году на Большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ произошло столкновеніе названныхъ судовъ, причемъ военному броненосцу причинены были нѣкоторыя поврежденія, вызвавшія казенный убытокъ, аваріи. Вслѣдствіе этого, со стороны морского вѣдомства (уполномоченнымъ котораго имѣлъ честь быть составитель настоящаго проекта—въ качествѣ юрисконсульта Кронштадтскаго порта) предъявленъ былъ искъ къ шкиперу и хозяину датскаго парохода (по ст. $\frac{240}{253}$ и $\frac{473}{452}$ Уст. Торг.), въ С.-Петербургскомъ коммерческомъ судѣ, который отказалъ въ требованіяхъ казны единственно по тому соображенію, что въ моментъ происшествія судно отвѣтчика, будто бы, находилось подъ управленіемъ мѣстнаго лоцмана, исполнившаго невѣрно свою обязанность и непосредственно виновнаго въ столкновеніи. Истцомъ принесена была апелляціонная жалоба въ бывшій 4-й Департаментъ Правительствующаго Сената, откуда, за разногласіемъ, дѣло перешло во 2-е Общее Собраніе, которымъ искъ морского вѣдомства, какъ вполнѣ правильно обращенный къ указаннымъ отвѣтчикамъ, всецѣло удовлетворенъ, а рѣшеніе, какъ противное разуму закона, отмѣнено (засѣд. 31 мая 1895 года).

судна при его слѣдованіи, а между тѣмъ могутъ быть неизвѣстны или сокрыты для шкипера. А такъ какъ подъ особенностями мѣстнаго фарватера, кромѣ особыхъ въ немъ теченій, можетъ быть подразумѣваемо, очевидно, лишь то, что находится сокрытымъ подъ водою и для глаза невидимо, т. е. только опасности и препятствія подводныя, какъ, напримѣръ, мели, камни и т. п. (ст. 321 Уст. Торг., 1255 ст. Улож. о Нак.), то и изъ указаній лоцмана при проводѣ судна могутъ быть признаны обязательными для шкипера и лежащими на полной отвѣтственности лоцмана только тѣ, которыя обусловливаются вышеуказанными особенностями фарватера. Что же касается опасностей и препятствій, которыя заключаются не въ особенностяхъ фарватера и, слѣдовательно, вовсе не требуютъ для ихъ избѣжанія спеціальныхъ знаній лоцмана, какъ, напримѣръ, появленіе на пути слѣдованія другого судна, то предупрежденіе шкипера объ оныхъ и принятіе соотвѣтствующихъ въ такихъ случаяхъ, въ предѣлахъ указаннаго лоцманамъ воднаго пространства, мѣръ къ охраненію судна отъ возможныхъ несчастій въ число обязанностей лоцмана и въ кругъ обязательныхъ для шкипера указаній сего послѣдняго уже входить не могутъ. Напротивъ того, принятіе мѣръ для избѣжанія такихъ очевидныхъ для судна опасностей должно быть признано прямою и исключительною обязанностью шкипера. Шкиперъ, на которомъ и въ присутствіи лоцмана лежитъ самостоятельное управленіе судномъ (ст. 62 Пол. о лоцм.) и который знаетъ устройство и особенныя свойства своего судна, знать и изучать котоорыя лоцманъ вовсе не обязанъ, одинъ только и имѣетъ въ своемъ распоряженіи всѣ необходимыя средства для предупрежденія и предотвращенія несчастья. То положеніе закона, что на лоцманѣ не лежитъ отвѣтственность, собственно, за управленіе судномъ, лучше всего подтверждается и ст. 63 Пол. о лоцм., по буквальному содержанію которой—«въ случаѣ отлучки шкипера съ палубы, онъ обязанъ указать лоцману лицо, которое въ его отсутствіе остается отвѣтственнымъ за управленіе судномъ». Вышеизложеннымъ вполнѣ опредѣляются и предѣлы отвѣтственности лоцмана и шкипера: лоцманъ отвѣтствуетъ только и единственно за несчастныя послѣдствія, происшедшія отъ опасностей самаго фарватера (ст. 321 Уст. Торг., ст. 1255 Улож. о Нак.), ибо только правильное указаніе шкиперу особенностей фарватера составляетъ законную обязанность лоцмана; отвѣтственность же за всякое несчастье, не зависѣвшее отъ особенностей фарватера, а слѣдовательно въ частности и за столкновеніе судна съ другимъ и причиненные отъ сего убытки, лежитъ всецѣло на шкиперѣ, остающемся и въ присутствіи лоцмана полновластнымъ

распорядителемъ судна. Сообразно съ симъ и изложено содержащееся въ ст. 61 Пол. о лоцм. общее правило о томъ, что «присутствіе лоцмана на суднѣ не освобождаетъ шкипера отъ отвѣтственности по управленію онымъ согласно указаніямъ лоцмана». Хотя ст. 451 Уст. Торг. предусмотрѣно столкновеніе судовъ въ морѣ и по винѣ лоцмановъ, но несомнѣнно, что отвѣтственность лоцмановъ возникаетъ въ тѣхъ исключительныхъ случаяхъ, когда указанія ихъ, относившіяся до провода судовъ, были неправильны или ошибочны и послужили причиною столкновенія. Такимъ образомъ и этотъ законъ не нарушаетъ общаго правила объ отвѣтственности корабельщика за управленіе кораблемъ во всѣхъ, безъ изъятія, случаяхъ.—Это авторитетное рѣшеніе Правительствующаго Сената (см. сборн. Гребнера, ч. II, № 134) возстановило окончательно истинный смыслъ закона, на точномъ примѣненіи котораго къ дѣлу неуклонно настаивало Морское Министерство и который едвали можетъ быть впредь истолкованъ иначе.

По всѣмъ приведеннымъ соображеніямъ, хорошо усвоенное нынѣ содержаніе статьи 359, какъ основное правило для заинтересованныхъ въ морскомъ промыслѣ лицъ, надлежало бы сохранить въ прежней редакціи; развѣ только можно еще послѣднее выраженіе—«согласно указаніямъ лоцмана» дополнить словами: «относительно мѣстныхъ особенностей фарватера» (ср. первоначал. проект., ст. 62).—

360. Въ случаѣ отлучки шкипера или корабельщика съ палубы, онъ обязанъ указать лоцману лицо, которое въ его отсутствіе остается отвѣтственнымъ за управленіе судномъ.	**63.** (Безъ измѣненія, кромѣ словъ: «шкипера или корабельщика»).

Статья эта почерпнута изъ того же источника (Шведск. лоцм. уст., ст. 15), какъ и предыдущая, которой она служитъ послѣдовательнымъ развитіемъ и дополненіемъ: очевидно, что отлучившагося капитана должно заступить другое лицо экипажа, которое будетъ отвѣтственнымъ за управленіе судномъ въ присутствіи лоцмана, такъ какъ послѣдній обязанъ давать свои указанія именно тому, кто управляетъ проводимымъ имъ судномъ.

361. Судно, отходящее съ рейда, лоцманъ ведетъ только по	**64.** Безъ измѣненія (ср. 55 и и слѣд.)

предъявленіи шкиперомъ или корабельщикомъ таможеннаго паспорта или отпускнаго билета и квитанціи въ уплатѣ лоцманскаго сбора.

362. Лоцману воспрещается оставлять безъ разрѣшенія шкипера или корабельщика судно ранѣе, нежели онъ поставитъ его на якорь въ безопасномъ мѣстѣ, или выведетъ въ открытое море или будетъ смѣненъ другимъ лоцманомъ.

363. Если шкиперъ или корабельщикъ, несмотря на заявленія лоцмана о невозможности идти въ море, будетъ требовать вывода судна, то споръ разрѣшается ближайшимъ начальствомъ лоцмана.

65, 66. Безъ измѣненія (ср. 55 и слѣд.).

Эти постановленія, согласованныя съ общею практикою, какъ у насъ, такъ и въ другихъ странахъ, кажется, не вызываютъ отрицательныхъ замѣчаній.

364. Если шкиперъ или корабельщикъ, принявъ на судно лоцмана, не будетъ слѣдовать его указаніямъ или будетъ требовать вести судно, когда лоцманъ находитъ къ тому препятствія, то послѣдній имѣетъ право отказаться, въ присутствіи третьяго лица, отъ отвѣтственности за послѣдствія, но обязанъ и въ этомъ случаѣ сообщать, по

67. (Безъ измѣненія).

требованію шкипера или корабельщика, всѣ свѣдѣнія, необходимыя для безопасности плаванія.

Правиломъ этой статьи, заимствованнымъ изъ Датскаго устава, имѣлось въ виду дать лоцману возможность оправдать свои дѣйствія при извѣстныхъ распоряженіяхъ капитана, а также ни въ какомъ случаѣ не лишать судно необходимой для безопасности плаванія лоцманской помощи (объясн. зап. стр. 18); оно находится въ полномъ соотвѣтствіи съ основными началами о взаимныхъ отношеніяхъ капитана и лоцмана на кораблѣ (ср. ст. 359 и друг.).

365. Лоцманъ обязанъ не допускать шкипера или корабельщика къ выбрасыванію балласта или угольнаго мусора на фарватерахъ, рейдахъ, въ гаваняхъ и рѣкахъ. Въ случаѣ нарушенія сего правила, лоцманъ, по приводѣ судна въ портъ, обязанъ донести о поступкѣ шкипера или корабельщика ближайшему своему начальству.

366. Лоцманамъ воспрещается входить со шкиперами или корабельщиками, судохозяевами или отправителями въ соглашенія относительно выгрузки и нагрузки судовъ или брать на себя торговыя порученія означенныхъ лицъ.

68, 69. (Безъ измѣненія).

Постановленія относительно поддержанія чистоты фарватеровъ и запрета заниматься коммерческими сдѣлками служитъ развитіемъ особенныхъ обязанностей лоцмановъ и налагаемыхъ на нихъ ограниченій въ цѣляхъ общей пользы (ср. выше, ст. 313, 318 и друг.).

367. Во время пребыванія лоцмана и лоцманскаго ученика на суднѣ, шкиперъ или корабельщикъ обязанъ снабжать ихъ безвозмездно пищею хорошаго качества и въ достаточномъ количествѣ, а также отводить имъ для ночлега помѣщеніе и постель отдѣльно отъ команды.	
368. Если, за противнымъ вѣтромъ, туманомъ, низкой водой или по другой подобной причинѣ, лоцманъ будетъ задержанъ на суднѣ, то за все время задержанія онъ получаетъ со шкипера или корабельщика, сверхъ прокормленія и платы за проводъ, особое вознагражденіе въ размѣрѣ, опредѣляемомъ правилами, указанными въ ст. 312. Въ случаѣ увоза лоцмана за предѣлы его фарватера, шкиперъ или корабельщикъ обязанъ возмѣстить ему путевыя и другія издержки по возвращенію на лоцманскую станцію.	**70. 71.** (Безъ измѣненія).

Первая статья была проектирована въ томъ соображеніи, чтобы поставить лоцмановъ на проводимыхъ ими судахъ въ одинаковыя условія со штурманами, такъ какъ, по требуемымъ отъ нихъ свѣдѣніямъ и занимаемому положенію, они не могутъ быть приравнены къ простымъ матросамъ, находящимся нерѣдко въ самыхъ дурныхъ условіяхъ относительно помѣщенія и пищи; вторая же статья была составлена Комиссіею примѣнительно къ правиламъ отдѣльныхъ лоцманскихъ уставовъ и къ нѣкоторымъ иностраннымъ законоположеніямъ, причемъ, между прочимъ, имѣлись въ виду бывшіе случаи увоза лоцмановъ за предѣлы ихъ водъ и даже

въ заграничные порты, гдѣ они предоставлялись самимъ себѣ безъ возмѣщенія путевыхъ издержекъ (объясн. зап., стр. 18 и 19). Главныя основанія этихъ постановленій, повидимому, сохраняютъ свою силу и до сихъ поръ.

369. Взысканіе со шкиперовъ или корабельщиковъ лоцманской платы, вознагражденія за задержаніе лоцмана и штрафа, опредѣленнаго въ ст. 355 за невѣрное показаніе углубленія или вмѣстимости судна, производится: тамъ, гдѣ существуютъ лоцманскія общества,—лоцъ-командиромъ или его помощникомъ, или лоцманскимъ старшиною (ст. 328), а въ другихъ мѣстностяхъ—мѣстнымъ лоцманскимъ начальствомъ. О наложенныхъ на шкипера или корабельщика взысканіяхъ подлежащее лоцманское начальство сообщаетъ мѣстному учрежденію или должностному лицу таможеннаго вѣдомства, которыя, до представленія шкиперомъ или корабельщикомъ квитанціи въ уплатѣ причитающихся съ него денегъ, не выдаютъ ему паспорта на отходъ отъ порта.

370. По уплатѣ взысканій, упомянутыхъ въ ст. 369, шкиперъ или корабельщикъ или довѣренное имъ лицо имѣютъ право принести жалобу: на распоряженіе лоцъ-командира, его

72. 73. (Безъ измѣненія).

помощника или лоцманскаго старшины (ст. 328)—мѣстному лоцманскому начальству, а на распоряженіе сего послѣдняго—начальнику лоцманскаго округа, или же требовать возвращенія неправильно взысканной суммы общимъ судебнымъ порядкомъ.

Указанный порядокъ денежныхъ взысканій съ капитановъ въ пользу лоцмановъ принятъ сообразно съ прежними по данному предмету узаконеніями для Кронштадта и С.-Петербурга, но было введено еще содѣйствіе таможенныхъ учрежденій, какъ простѣйшій и удобнѣйшій способъ исполненія, который, кромѣ того, не допускаетъ самовольнаго ухода изъ порта капитана, желающаго избѣжать требуемой съ него уплаты денегъ. При кажущемся несогласіи такого порядка съ началами новыхъ судебныхъ уставовъ объ имущественной отвѣтственности, предполагалось вполнѣ сохранить сущность принципа тѣмъ, что, въ случаѣ непризнанія отвѣтчикомъ (обвиняемымъ) справедливости наложеннаго взысканія, оно окончательно утверждается судомъ и, такимъ образомъ, взысканныя прежде деньги представляютъ только какъ бы необходимый залогъ, обезпечивающій самую уплату начета: допущеніе такого предварительнаго взысканія обусловливается особымъ характеромъ дѣла и представляетъ собою одно изъ исключеній, которыя уже допущены закономъ въ способахъ взысканій съ лицъ, нарушающихъ таможенныя и почтовыя правила, а также въ порядкахъ, принятыхъ вѣдомствомъ Министерства Путей Сообщенія при взысканіи штрафовъ съ судовщиковъ. Непринятіе проектированныхъ мѣръ, по мнѣнію Комиссіи, служило бы поводомъ къ большимъ затрудненіямъ и неудобствамъ въ сношеніяхъ съ иностранными шкиперами: при общемъ порядкѣ, для весьма незначительнаго обыкновенно взысканія пришлось бы обращаться къ судебной власти и задерживать въ портѣ вмѣстѣ со шкиперомъ самое судно, всякій день бездѣйствія котораго можетъ принести существенный ущербъ хозяину и повести къ справедливымъ жалобамъ на медленность въ разборѣ дѣла; кромѣ того, законное возбужденіе и веденіе дѣла судебнымъ порядкомъ отняло бы очень много времени у лоцманскаго начальства и отвлекло бы его отъ исполненія прямыхъ обязанностей по службѣ; при понужденіи же къ уплатѣ установленныхъ сборовъ или штрафовъ со стороны таможни—путемъ невыдачи паспорта на отходъ, виною

задержки судна и всѣхъ невыгодныхъ ея послѣдствій явится уже самъ шкиперъ, отказывающійся внести требуемое взысканіе немедленно, но съ правомъ обжалованія по начальству или оспариванія въ судѣ (объясн. зап., стр. 19 и 20).

Приведенныя соображенія, казалось бы, остаются достаточно убѣдительными и согласуются вообще съ дѣйствующими по настоящее время постановленіями о наложеніи денежныхъ взысканій административно-судебнымъ порядкомъ (Уст. Угол. Суд., ст. 1208; ср. 1124, 1214 и друг.).

VI. О порядкѣ изданія правилъ въ развитіе и поясненіе постановленій о морскихъ лоцманахъ.

371. Адмиралтействъ-Совѣту, по предварительному, въ подлежащихъ случаяхъ, соглашенію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами предоставляется издавать правила, какія окажутся нужными, въ развитіе и поясненіе правилъ сей (VI) Главы.	**74.** Адмиралтействъ-Совѣту, по предварительному, въ подлежащихъ случаяхъ, соглашенію Морского Министра съ Министромъ Торговли и Промышленности и Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, предоставляется издавать правила, какія окажутся нужными, въ развитіе и поясненіе . . . . . (настоящаго закона о морскихъ лоцманахъ).

Хотя подлежащія вѣдомства пока не успѣли воспользоваться правомъ выработать подробныя указанія въ развитіе и поясненіе законодательныхъ правилъ 1890 года и представить ихъ на одобреніе Адмиралтействъ-Совѣта, какъ компетентнаго учрежденія того Министерства, въ которомъ объединяется лоцманская часть на всѣхъ моряхъ Имперіи, но возможность изданія такихъ общихъ указаній въ инструкціонномъ порядкѣ, какъ это предусмотрѣно было Государственнымъ Совѣтомъ (журн. 1889 г. № 102), представляется весьма важною и желательною—въ смыслѣ предоставленія административной власти примѣнять основныя начала сообразно различнымъ условіямъ мѣста или времени и удовлетворять всегда насущнымъ потребностямъ жизни. Поэтому, за необходимыми исправленіями редакціи, заключительную статью о лоцманахъ слѣдовало бы сохранить и въ новомъ законѣ.

Приложеніе.

Къ ст. 310 (форма присяги). | Къ ст. 13. (Безъ измѣненія).

Въ заключеніе слѣдуетъ присовокупить, что постановленія о лоцманахъ въ иностранныхъ государствахъ вообще соотвѣтствуютъ нашему Положенію, вошедшему въ разсмотрѣнную выше главу Устава Торговаго (ст. ст. 298—371): кромѣ особенно принятыхъ уже во вниманіе при обсужденіи статей 333, 359 и другихъ, можно упомянуть объ однородныхъ правилахъ касательно организаціи лоцманскихъ учрежденій, о преимуществахъ патентованныхъ или штатныхъ лоцмановъ при проводкѣ судовъ и проч. (см. Итал. улож. о торг. флотѣ, ст. 192—204, и Уст. 1879 г., ст. 953—960 измѣн. ст. 20—27; Англ. зак. о торг. мор. 1894 г., ст. 572—633; ср. Герм. торг. улож. 1897 г. § 485 и 738, а также другіе кодексы и уставы). Это еще разъ подтверждаетъ высказанный въ началѣ взглядъ, что дѣйствующія у насъ узаконенія о морскихъ лоцманахъ не нуждаются въ большихъ поправкахъ и являются въ существѣ цѣлесообразными.

P. S.—Послѣ составленія настоящаго законопроекта образовано было новое Министерство Торговли и Промышленности, въ составъ котораго включено б. Главное Управленіе Торговаго Мореплаванія и Портовъ (Собр. Узак, 1905 г., № 198, ст. 1670): вслѣдствіе этого, въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ объясненій (ср. ст. 4, 14, 15, 28 и 74) слѣдуетъ имѣть въ виду вновь учрежденную должность «Министра Торговли и Промышленности» (вмѣсто — Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами).